

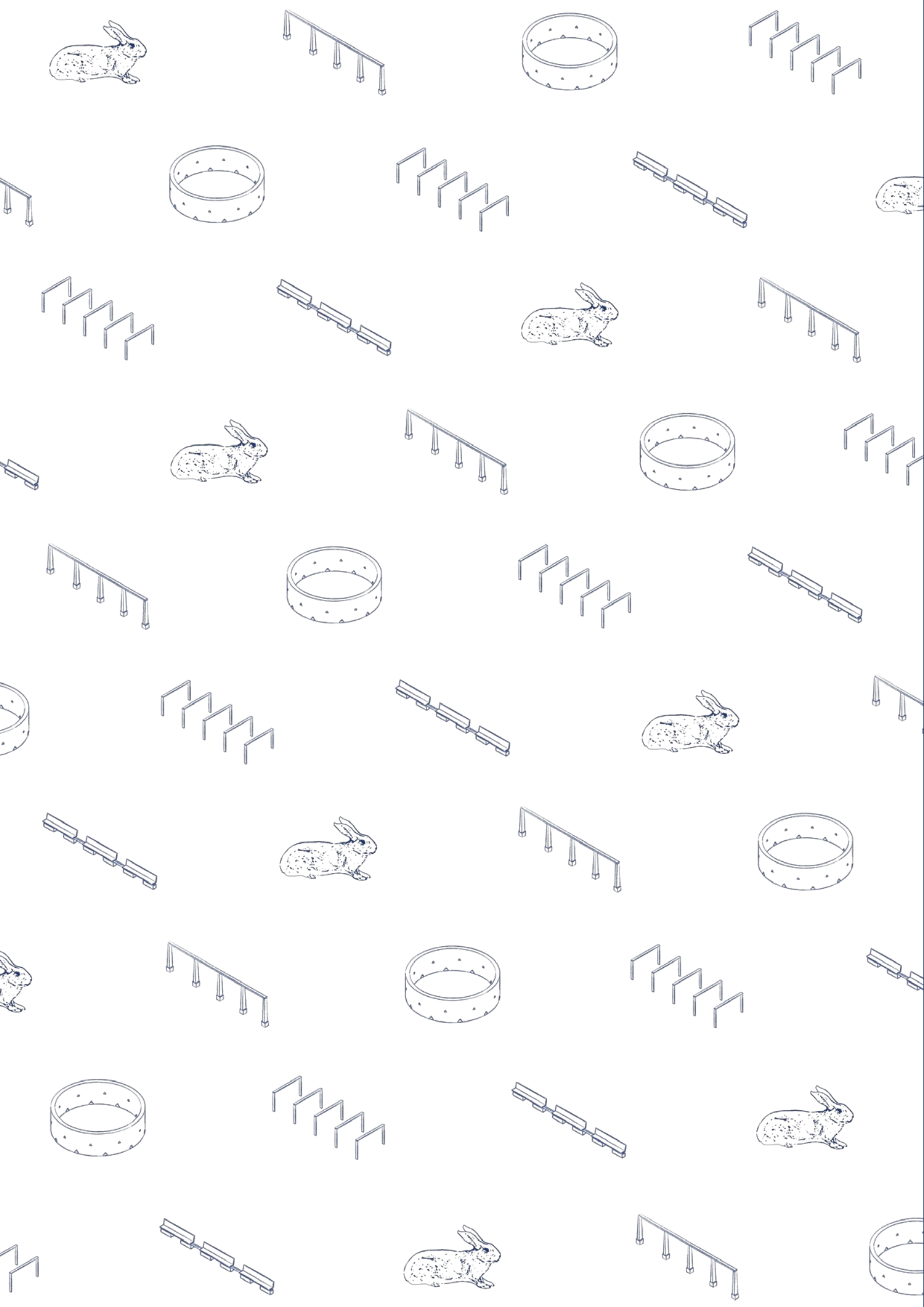


Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

ATT SPÅRA PLATSIDENTITET

ETT GESTALTNINGSARBETE AV KULTURHISTORISKA LOKSTALLARNA

JOHANNA KARLSSON
SJÄLVSTÄNDIGT ARBETE • 30P
LANDSKAPSARKITEKTPROGRAMMET
ALNARP 2021



Att spåra platsidentitet
- ett gestaltungsarbete av kulturhistoriska Lokstallarna

To track place identity - designing a cultural-historical place

Författare:	Johanna Karlsson
Handledare:	Jitka Svensson SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Examinator:	Ann Bergsjö SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Biträdande examinator:	Johan Wirdelöv SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Omfattning:	3o hp
Nivå och fördjupning:	A2E
Kurstitel:	Independent Project in Landscape Architecture
Kurskod:	EXo846
Program:	Landskapsarkitektprogrammet
Utgivningsort:	Alnarp
Utgivningsår:	2021
Omslagsbild:	Johanna Karlsson
Elektronisk publicering:	http://stud.epsilon.slu.se
Nyckelord:	landskapsarkitektur, platsidentitet, kulturhistoria, Lokstallarna, järnväg, industripark, ruderatmark, karaktär, atmosfär, ekologi

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet
Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap
Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Tack till:
Jitka - för engagerad handledning och påminnelsen om att allt är en lek.
Josefine - för kamratskap och gif:en av DiCaprio som skålar i champagne. Nu är det vi.
Martin - för outtröttlig hjälp och pepp. Du är bäst.

Sammanfattning

Området Lokstallarna var i början av 1900-talet en av Sveriges Järnvägars största verkstadsområden. Sedan avvecklingen av industrin i mitten av förra seklet har en helt annan typ av verksamheter, främst med kreativ inriktning, etablerat sig i de gamla verkstadsbyggnaderna och satt sin prägel på området; en särskild karaktär och atmosfär har uppstått i Lokstallarna vilket främst utgörs av mötet mellan industriella kvarlämningar och det nyttillkomna. Som ett resultat av många års förfall har ruderalmarksvegetation spridit sig över stora delar av de öppna ytorna; vid närmare undersökning har denna visat sig innehålla en mycket ovanlig biotop med flera rödlistade arter av växter och insekter. Den vildvuxna vegetationen och den vibrerande kreativa stämningen står i kontrast till det rationella formspråket och den historiska tyngden i ursprungliga byggnader och industriartefakter som finns kvar på platsen. Resultatet av förundersökningen i detta examensarbete inledande delar blev tre ledord som beskriver Lokstallarnas identitet i stora drag: robusthet, storskalighet och kontrast. Det är dessa identitetsbärare som gestaltungsarbetet utgått ifrån.

Idag är Lokstallarna föremål för en stundande exploatering. Detta gestaltungsarbete har ämnat skapa en park centralt belägen i det gamla industriområdet med målet att bevara Lokstallarnas identitet. Med tanke på den nya markanvändningen har det antagits att stora delar av området måste saneras; ett urval av större och mindre industriarterfakter har dock låtits vara kvar eller återförts till platsen som en integrerad del av den nya parken. En stor yta har vikts åt återetablering av den ursprungliga ruderalmarksvegetationen samt att skapa förutsättningar för fortsatt kaninbete som håller marken öppen. Den nya parken har genomgående gestaltats utifrån ovan nämnda ledord: från grundgeometrin till detaljer som fasta bänkar, cykelställ, belysningsarmaturer och nya konstruktioner.

Simrishamnsbanan som förr verkade som en barriär runt området har försetts med flera nya överfarter för gång och cykel vilket skapat förutsättningar för en grön koppling mellan Lokstallarna och två större parker; detta uppmuntar till motion och rekreation även utanför området.

Abstract

At the beginning of the 20th century, Lokstallarna was one of the largest workshop areas owned by the state railway company in Sweden. Since the decommissioning of the industry mid century, a completely different type of business, mainly with a creative focus, has established itself in the old workshop buildings and left its mark on the area; a special character and atmosphere has arisen in Lokstallarna, which mainly consists of the meeting between industrial remains and additions from the new occupants. Another cornerstone in the place identity is the wild vegetation that has been left to overgrow wide expanses in the area, containing rare flora and fauna. The wild vegetation and the vibrant creative atmosphere stand in contrast to the rational design language and the historical weight of the original buildings and industrial artifacts that remain on the site. The result of the investigation in the introductory parts of this thesis is three keywords that describe Lokstallarna's identity in broad outline: robustness, large scale and contrast. It is these identity bearers that the design work of this project is based on.

Today, Lokstallarna is the subject of an impending development. The intention of this project has been to create a park centrally located in the old industrial area with the aim of preserving Lokstallarnas identity. In view of the new land use, it has been assumed that large parts of the area must be rehabilitated; however, a selection of industrial artifacts have been left behind or returned to the site as an integral part of the new park. A large area has been devoted to the re-establishment of the original vegetation and to creating conditions for continued rabbit grazing that keeps the land open. The new park has been designed with the keywords in mind: from the basic geometry to the details.

The railway outside Lokstallarna, which used to act as a barrier around the area, has been provided with several new crossings for walking and cycling, which has created conditions for a green connection between Lokstallarna and two larger parks that encourage exercise and recreation outside the area as well.

INNEHÅLL

sammanfattning	4
abstract	5

INNEHÅLL	6
----------	---

INLEDNING	10
-----------	----

bakgrund	10
mål & syfte	12
frågeställningar & begrepp	12
avgränsning & målgrupp	13
metod & tillvägagångssätt	13

UTGÅNGSPUNKTER	16
----------------	----

lokstallarna: då & nu	16
befintlig situation	20
trafikanalys	21
antikvarisk inventering	22
naturvärdesinventering	24
spårad identitet	28

karaktär	28
atmosfär	29
identitetsbärare	30
robusthet	30
storskalighet	30
kontrast	30
sanering	31

GESTALTNINGSFÖRSLAG	32
---------------------	----

ny situation	32
trafikanalys	33
grön koppling	35
översikt: den nya parken	37
runderatparken	38
marknadsplatsen	45
växthuset	46
kaffesmedjan	48
cykelställ	49
fast bänk	49
grönstråket & traverstorget	53
belysningsstolpe	57
utviksplat	57
återetablering av runderatmark	58

REFERENSPROJEKT

Südgelände park, Berlin

Galatheas hage, Malmö

Leuthchenpark, Zürich

Konsthallstorget, Malmö

Duisburg-Nord Landschaftspark, Duisburg

60

60

60

61

61

61

SAMMANFATTANDE KOMMENTARER

62

DISKUSSION

robusthet

storskalighet

kontrast

64

64

64

64

KÄLLOR

tryckta källor

elektroniska källor

opublicerade källor

muntliga källor

bildkällor

68

68

68

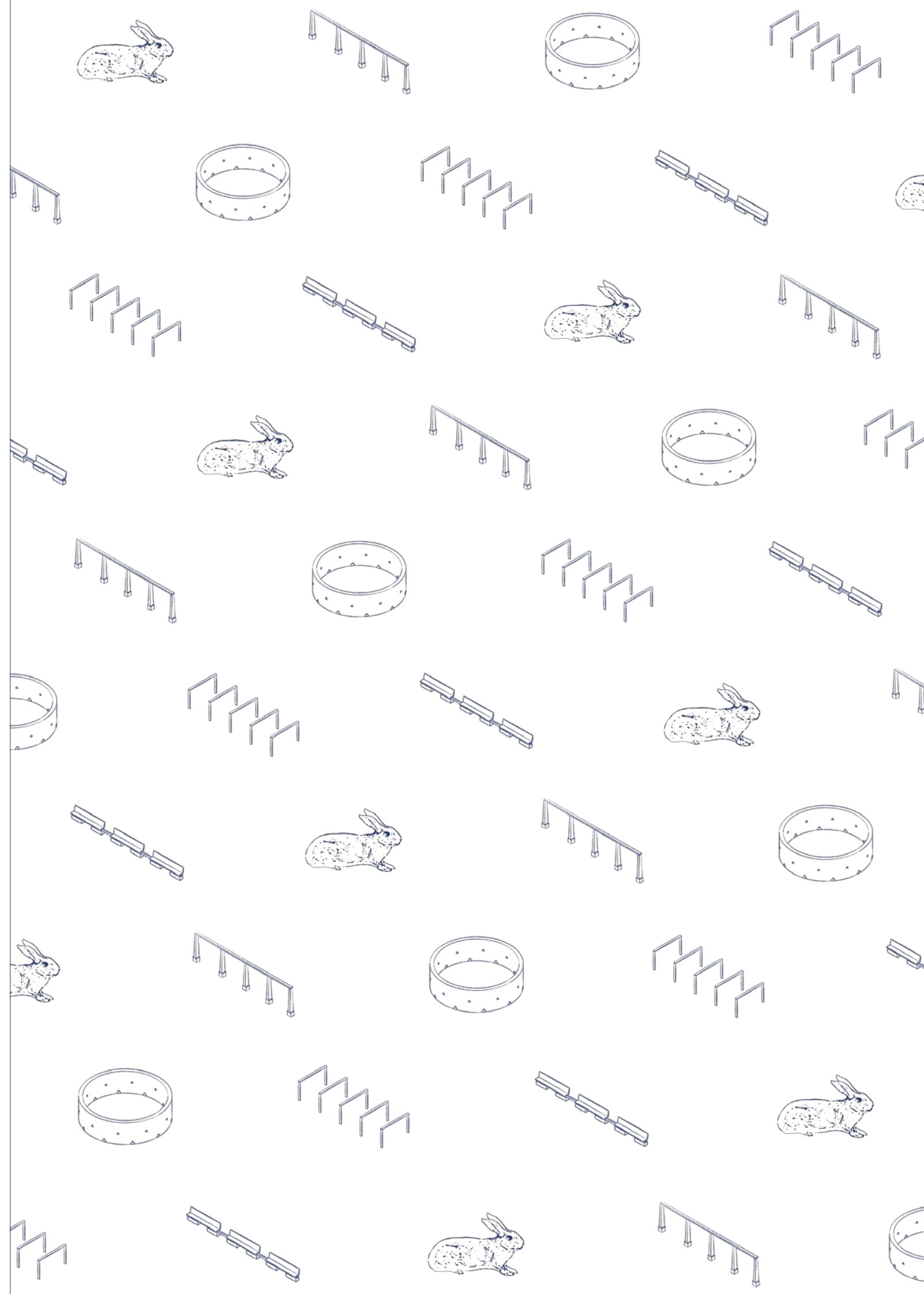
70

70

70

BILAGA

72



INLEDNING

BAKGRUND

Lokstallarna, september 2020

Vackra väderbitna tegelbyggnader reser sig ur sprucken mark där vilt blomster letar sig upp ur varje springa. Gamla lastpallar används som soffor och bord och har placerats på rad efter varandra i de rostiga spåren; några armeringsjärn markerar gränsen för serveringen och på andra sidan det provisoriska staketet fortsätter spåren ut i fjärran. Övervuxna päronträd dignar av fallfärdig frukt. En girland i silver fladdrar i vinden och i en gammal travers glittrar en enorm diskokula.



*Ett ensamt boerstånds
som letat sig upp mellan
sprucken betong och ett
gammal spår; en rest
från järnvägsindustrin
på nittonhundratalet*

De gamla Järnvägsverkstäderna i Kirseberg, även kallat Lokstallarna, var några av Sveriges största när det byggdes för drygt 100 år sedan. Trots att de flesta byggnader står kvar har verkstäderna sedan länge varit tomma på vagnar och lok. Istället har lokalerna på senare tid intagits av ett gäng kreativa småföretagare som haft möjlighet att flytta in i de gamla verkstäderna tack vare reducerad hyra från fastighetsägarna: statliga Jernhusen. Från att ha varit en plats för industri och hårt fysiskt arbete, präglas området nu av en vibrerande kreativ energi med hyresgäster som filmskapare, biodlare, musiker

och matlagare. Platsens särskilda charm ligger i kontrasten: en symbios mellan det gamla, kulturhistoriska och vildvuxna och det nya, uppfinningsrika och sprudlande kreativa som idag präglar hela området.

Lokstallarna var förr ett relativt osynligt och bortglömt område som på senare tid börjat leta sig in i folks medvetanden, bland annat på grund av medial uppmärksamhet kring Jernhusens planer kring utveckling av området: nya bostäder, kontor, skolor, samhällsservice och plats för kultur, mat och hantverk. Platsen har i nuläget inte

tillräckligt starka målpunkter för att den stora massan ska hitta dit; särskilt vintertid är platsen till synes öde då restaurangen och kafferosteriet håller sina serveringar stängda. Detta kommer att ändras i takt med att nya aktiviteter och funktioner kommer på plats. I och med Jernhusens utvecklingsplaner föreligger dock en stor risk att Lokstallarnas nuvarande atmosfär går förlorad. Förtätning må vara oundvikligt och är i sig inte av ondo, men insatser bör göras för att platsen inte ska förlora sin identitet: en blandning av historisk, sliten elegans och rebellisk, nyskapande kreativitet.

I Malmö stads *Översiktsplan för södra Kirseberg och Östervärn* fastslås att en park ska förläggas centralt i området och det är denna som examensarbetet ska utgå ifrån.

”Järnvägsverkstädernas industriella prägel har med sin storskaliga tegelarkitektur, traverser och centrala grönområde stora kulturhistoriska värden som ska bevaras och utvecklas kreativt i en ny arkitektonisk kontext. Även utemiljöernas utformning ska anknyta till områdets historia genom att exempelvis bibehålla rester av järnvägsspåren i marken”

*Ur Översiktsplan för södra Kirseberg och Östervärn
(Malmö stad 2018a)*

*Traversen till höger
tillhörde den ursprungliga
verksamheten;
discokulan vittnar
om nya aktiviteter i
området*



MÅL SYFTE

Målet med detta projekt har varit att ta fram ett gestaltungsförslag för den planerade, centralt belägna parken i Lokstallarna. Tonvikten för gestaltungsarbetet har varit att bevara och lyfta platsens särskilda identitet, vilken bland annat utgörs av kulturhistoriska lämningar från början av förra seklet i kombination med en vildvuxen och skamfilad charm som uppstått under åren efter tågverkstädernas aktiva årtionden.

Projektets syfte har varit att skapa en större medvetenhet kring platsidentitet, med förhoppningen att jag och andra landskapsarkitekter kan bli bättre på att ta till vara på platserns inneboende potential. Genom att förstå en plats identitet kan vi medvetet bevara viktiga karaktärsdrag, sörja för en särskild atmosfär samt återanvända materiella resurser och därigenom skapa mer varierade och intressanta stadsrum på ett mer hållbart sätt.

FRÅGESTÄLLNINGAR BEGREPP

Övergripande frågor som har gett riktning åt detta arbete är:

- vilka element är viktiga att bibehålla och/eller förstärka för att Lokstallarna ska behålla en tydlig identitet?
- går det att gestalta på en kulturhistorisk plats utan att göra avkall på den ursprungliga platsidentiteten; går den tvärtom att förstärka genom arkitektoniska ingrepp?

Namnet ”Lokstallarna”, vilket främst används av fastighetsägarna Jernhusen, är något missvisande av den anledning att just verkstaden till för underhåll av lok revs på 1980-talet (Malmö stad 2013). Malmö stad och utredare med kommunen som uppdragsgivare väljer istället att använda benämningen ”Järnvägsverkstäderna”, en mer korrekt beskrivning eftersom både hjul- respektive vagnverkstäderna fortfarande står kvar. Efter som området trots detta saluförs under namnet ”Lokstallarna”, samt att denna benämning verkar ha fastnat i både press och folkmun, väljer även jag att använda detta namn.

Spår mellan den gamla vagnverkstaden och hjulverkstaden; ruderatväxter har etablerat sig i stora delar av området sedan järnvägsindustrin la ner; marken hålls öppen av kaninbete (Åsegård 2020)



AVGRÄNSNING MÅLGRUPP

Gestaltungsarbetet handlar specifikt om parken och dess omedelbara omgivning; det större området Lokstallarna och dess utvecklingsplaner har behandlats enbart för att förstå platsens kontext och förutsättningar.

Projektet riktar sig till andra verk samma inom branschen.

METOD TILLVÄGAGÅNGSSÄTT

Metoden för genomförandet av detta projekt har varit en syntetiserande process, där idéer prövats mot varandra, synteser skapats som sedan prövats mot nya idéer och utvecklats vidare på detta sätt. De primära tillvägagångssätten har varit skissarbete och regelbundna platsbesök. Det sistnämnda var viktigt eftersom en noggrann inventering av området var oumbärlig i jakten på att förstå platsens karaktär. På så vis kunde varje enskild komponent bli synlig och analyseras utifrån dess bidrag till helheten. Platsbesöken har också tjänat ett annat, mer svärfångat syfte, vilket har varit att ”känna in” platsen för att förstå vad som utgör dess atmosfär och immateriella tillgångar. Utöver detta har jag gjort efterforskningar med syftet att förstå platsens historia och ekologi, tittat på andra landskapsprojekt som gjorts på industrimark och järnvägsområden samt läst litteratur som relaterar till mina frågeställningar.

Samtliga planer i arbetet är grundade på Malmö stads primärkarta om inget annat anges.



● LOKSTALLARNA

~~~~~ JÄRNVÄG

- - - - JÄRNVÄG - ELLER BRUK

~~~~~ MOTORVÄG

MÖT
KØBENHAVN

LIMHAMN

ROSENGÅRD

HYLLIE

OXIE

BARA

MALMÖ

KIRSEBERG

ARLÖV

ÅKARP

STAFFANSTORP

LUND

Lokstallarna ligger i Kirseberg i Malmös nordöstra del. De röda linjerna visar järnvägens utbredning; streckad linje visar Simrishamnsbanan som för tillfället inte är i bruk. De vita linjerna visar motorvägar.

UTGÅNGSPUNKTER

LOKSTALLARNA: DÅ OCH NU

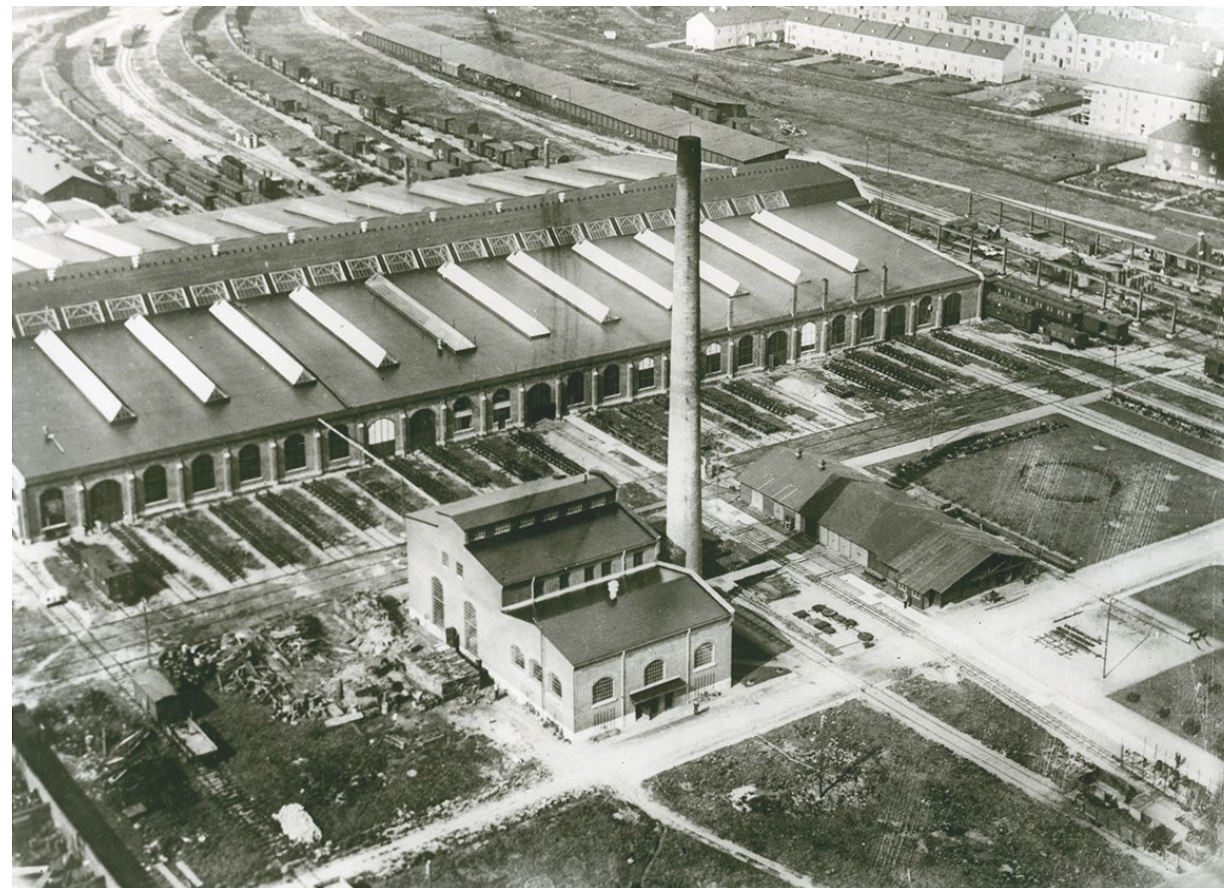
Det område som idag kallas Lokstallarna tillhörde en gång Statens Järnvägar (SJ). Verkstäderna i Kirseberg byggdes 1914-1919 med anledning av att de befintliga lok- och vagnverkstäderna, då belägna kring Malmö centralstation, stod i vägen för huvudbangårdens utbredning. På den tiden beslutade SJ att samla järnvägens huvudverkstäder till sex orter runt om i landet, där Malmö var en av de utvalda. Motsvarande dryga miljarden investerade i de nya stora anläggningarna; efter Kockumsvarvet var järnvägsverkstäderna Malmös nästa största arbetsplats med som mest 1100 anställda. (Wahlgren 2014)

Järnvägsverkstäderna byggdes i två etapper mellan 1914 och 1919: först uppfördes kontoret, huvudförrådet och portvaktshuset. Senare uppfördes de stora lok- och vagnverkstäderna samt hjulverkstad, smedja, ångcentral och så vidare. Senare, på mitten av 1950-talet, tillkom det så kallade markenteriet: en matsal för 250 personer, men vid detta laget hade aktiviteten i verkstäderna redan börjat sakta ner; ångloken började avvecklas och då försvann också en stor del av driften. I början av åttiotalet

revs lokverkstaden, tillsammans portvaktshuset, för att ge plats åt bussverkstad och -garage. Resterande byggnader står kvar än idag; den stora vagnverkstaden har dock förlorat något av sitt ursprungliga utseende på grund av att takstolarna bytts ut. (Wahlgren 2014)

Nästa uppslag visar en detaljerad översikt över det ursprungliga områdets olika delar.

Nedan: fotografiet (1924) visar det centralt belägna område som idag ska förvandlas till park. Den stora vagnverkstaden ligger kvar än idag liksom ångcentralen, vars skorsten har rivits. Bangården i bakgrunden ska exploateras i förmån för bostäder, kontor och service. (bildkälla: Järnvägmuseet 2020a)



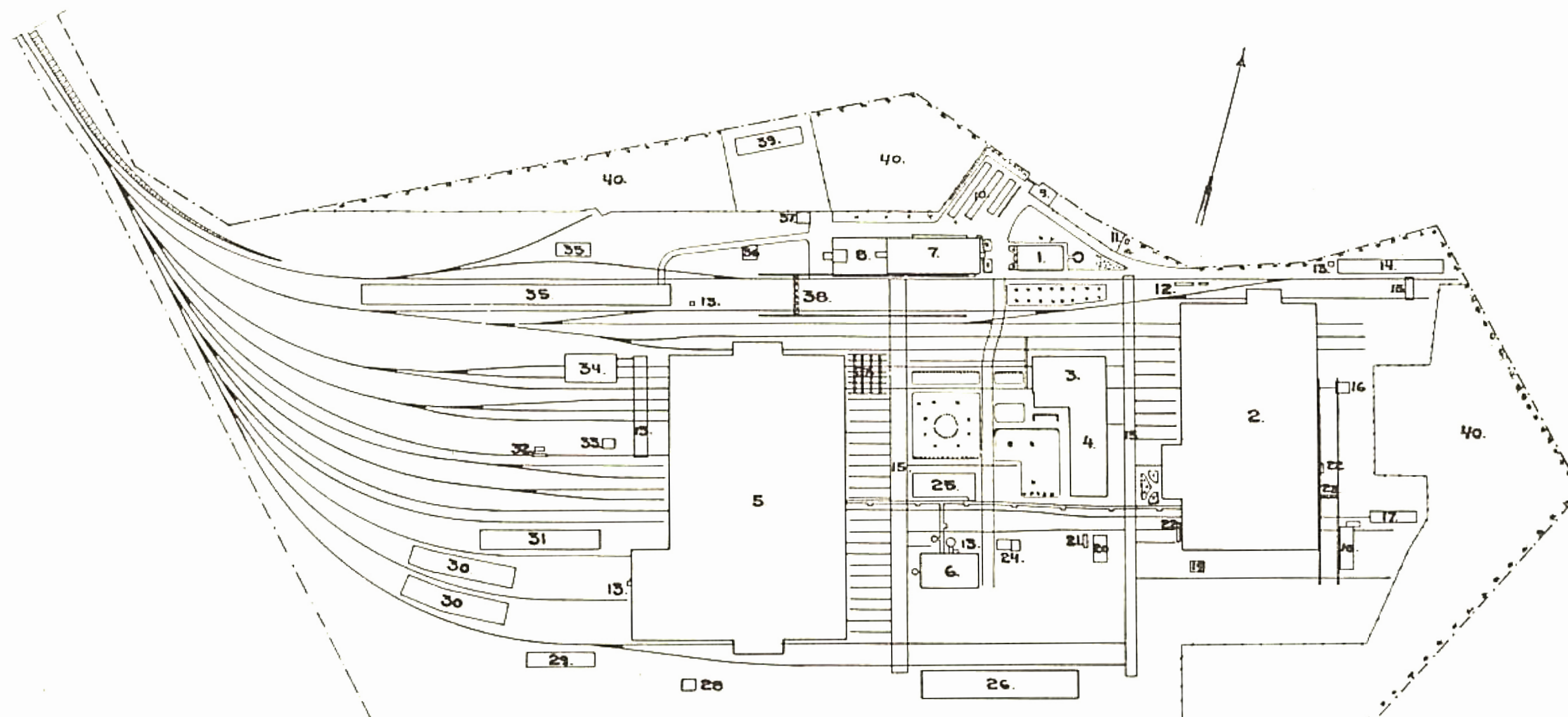
Ovan: fotografi från perioden 1920-1929. Vagnverkstaden sett från huvudförrådet. I förgrunden syns en utvändigt travers med spår på vardera sida: dessa konstruktioner finns kvar på platsen än idag. (bildkälla: Järnvägmuseet 2020b)

Idag är det länge sedan man såg vagnar och lok i området; Lokstallarna är istället laddat med en rebellisk kreativ energi. Låga hyror från dagens fastighetsägare, statligt ägda Jernhusen, har skapat en grogrund för små och nystartade företag. I verkstäderna sitter idag musikkapare, designers, kaffeimportörer, matkreatörer, biodlare och koreografer för att nämna några få. De nya hyresgästerna har satt prägel på utemiljön i området, där tillfälliga möblemang och utsmyckningar kontrasterar mot de gamla byggnaderna och de industriella artefakterna. På varma dagar är det inte ovanligt att de som arbetar i området tar ut kontorsstolarna för att sitta en stund i solen, bland rostiga spår och vajande gräs.

Höger: hittills har hyresgästerna haft frihet att forma platsen som de vill; bilden visar Nordic Street Food's hemmasnickrade uteservering. Efter en konflikt med Jernhusen i samband med den förestående exploateringen har de valt att lämna lokalerna i de gamla vagnverkstäderna (Sydsvenskan 2020)

Jernhusen har långtgående planer på exploatering av området; planen är att drygt 4500 nya bostäder, 3000 nya arbetsplatser, två nya grundskolor, sex nya förskolor och fem och en halv hektar parkmark ska få plats inom området. Bygandet är planerat att starta 2025 (Jernhusen 2020).





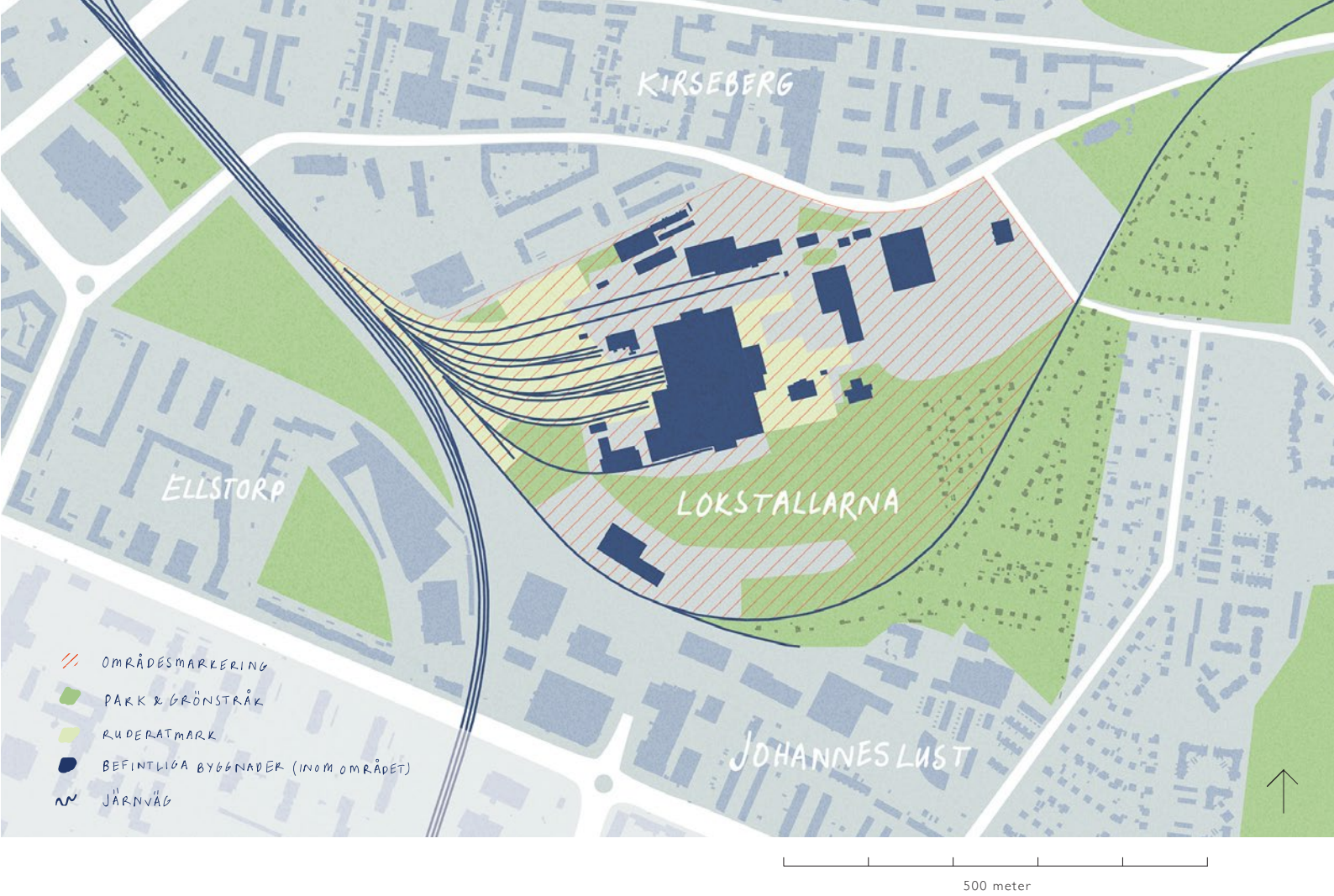
1. KONTORSBYGGNAD
2. LOKVERKSTAD
3. HJULVERKSTAD
4. SMEDJA
5. VAGNVERKSTAD
6. ÅNGCENTRAL
7. HUVUDFÖRRÅD
8. OLJEKÄLLARE
9. PORTVAKTHUS
10. CYKELSTALL

11. BOD FÖR GASMÄTARE
12. STÄLL FÖR SYREFLASKOR
13. BRANDBOD
14. SKJUL FÖR LOKDETALJ.
15. TRAVERS
16. KOKHUS
17. SKJUL FÖR PROVN. AV ÅNGP.
18. ——— MINDRE PLÅTARB.
19. ——— KOPPARSLAGARE
20. ——— DETALJ. FÖR SMEDJA

21. STÄLL FÖR STÅL
22. TRYCKLUFTBEHÅLLARE
23. 6 TONS TRAVERS
24. GASVERK
25. JÄRNFÖRRÅD
26. SKROTGÅRD
27. HJULGÅRD
28. SKJUL FÖR ASFALTKOK
29. ——— VAGNDETALJ.
30. VIRKESSTAPLAR

31. VIRKESBOD
32. VAGNVÅG
33. SKROTBOD
34. NEDMONTERING AV GODSV.
35. FÖRRÅDSBOD
36. BENSINUPPLAG
37. BILGARAGE
38. 5 TONS TRAVERS
39. BOSTADSHUS
40. KOLONIOMRÅDE

Ritning över byggnader och industriella artefakter uppförda mellan 1914 och 1919. Lokverkstaden (2) och portvaktshuset (9) revs på tidigt åttiotal; flera av de mindre byggnaderna har också försvunnit sedan dess. Ritningen är utförd av Sveriges Järnvägar mellan 1919 och 1931 (bildkälla: Wahlgren 2014)



BEFINTLIG SITUATION

Lokstallarna ligger i Kirseberg och är inramat av Södra Bulltoftavägen i norr, Mölledalsvägen i öster samt järnvägsspåren Simrishamnsbanan och Kontinentalbanan i sydlig respektive västlig riktning. På området hittar man stora horisontellt utbredda byggnader i rött tegel från 1900-talet samt ett antal yngre byggnader. I väster stäcker sig banvallen ut; sedan järnvägsindustrin avvecklades har området täckts av ruderatmarksvegetation. Detta gäller även för området mellan vagnverkstaden och hjulverkstaden/smedjan. I nordväst, framför det gamla kontoret står resterna av en fruktlund. De hårdgjorda ytorna består av ett lapptäcke av betong och asfalt, samt ett omfattande spårssystem.



De gamla spåren har fått sällskap av ruderatmarksvegetation på banvallen i västra delen av området



TRAFIKANALYS

Via Södra Bulltoftavägen i norr finns idag Lokstallarnas enda entré; det är i princip omöjligt att komma in i området från något annat håll på grund av den starka barriäreffekt järnvägsspåren skapar från öst till väst. Trots att Simrishamnsbanan är ur bruk går den låta vegetationen som växer kring spåren inte att ta sig igenom. Järnvägsspåren går endast att passera på två ställen för såväl gång- och cykeltrafikanter som motortrafik: via en järnvägsundergång västerut och via en korsande bil- och cykelväg österut. Södra Bulltoftavägen saknar helt busshållplatser vilket gör området ännu svårare att nå från stadens andra delar. Den nyligen upprustade och återinvigda

Östervärns station ligger inom 10 minuters gångavstånd från Lokstallarna vilket skapar potential för att locka tågresenärer till platsen. I nuläget är entrén till området otydlig, bland annat eftersom den ligger långt från vägen bakom en stor parkeringsyta.

Den gamla smedjan i rött tegel; framför byggnaden ligger en stor asfalterad plan med parkeringsplatser





ANTIKVARISK INVENTERING

Eftersom den fördjupade översiktsplanen för södra Kirseberg fastställer att "Järnvägsverkstädernas industriella prägel har med sin storskaliga tegelarkitektur, traverser och centrala grönområde stora kulturhistoriska värden som ska bevaras och utvecklas kreativt i en ny arkitektonisk kontext" (Malmö stad 2018a) har man låtit göra en antikvarisk undersökning och kommit fram till att det finns flera byggnader och strukturer med kulturhistoriska värden på platsen. Förutom originalbyggnader från åren 1914-1919 finns idag flera traverser och planteringar av varierande ålder och värde, samt ett par industriella artefakter såsom en stansmaskin och en nitad tank (Wahlgren 2014).

Ovan: rött visar byggnader/strukturer från 1910-talet (hög kulturhistoriskt värde); mörkblått visar tillbyggnader 1920-1950 (kulturhistoriskt värde); ljusblått visar senare tillbyggnader som hjälper till att skapa förståelse för verkstadsanläggningen; grönt visar planeringar från 1910-talet (kulturhistoriskt värde).

Höger: stämpelmaskin framför smedjan (1919)

Ovan: taket på den stora vagnverkstaden är markerad i blått eftersom takstolarna bytts ut vilket påverkar det ursprungliga utseendet



Ovan: bilden är baserad på en plan från den antikvariska förundersökningen (Wahlgren 2014) och modifierad utifrån egna inventeringar

Höger: travers från 1919 sammankopplad med en senare tillkommen del längre bort



Ovan: ett av många spår i platsguten betong

Höger: nitad ångtank bakom ångcentralen (bildkälla: Wahlgren 2014)



NATURVÄRDE SINVENTERING

Ruderatmark och kaninbete

Förutom de kulturhistoriska värdena i Lokstallarna har området även visat sig inrymma höga ekologiska värden. Detta fastställs av en naturvärdesinventering som gjorts i Lokstallarna med omnejd och som pekar på två områden med särskilt höga naturvärden: banval-len i västra delen av Lokstallarna samt grönområdet mellan vagn-verkstan och hjulverkstan/smedjan (Ekologigruppen 2016a). Båda dessa områden är så kallade rudera tmarker, det vill säga mark som blivit störd (i detta fall genom järnvägsindustrin) och därav blivit grogrund för växtarter som konkur rerar särskilt väl under sådana förhållanden (Ekologigruppen 2016a). Marken har sedan järnvägs-industrins avveckling hållits öppen av den magra och grusiga jordmån, som förhindrat mer kräsna arter att etablera sig, samt intensivt kaninbete; det sistnämnda är en förutsättning för rudera tmarkens fortgång (Åsegård 2020). Rudera tmarkerna har en artrik flora som lockar till sig bin, humlor och fjä-rilar som hittar pollen och nektar på de blommande växterna, där även områdets blommade träd och buskar spelar en viktig roll (Ekolo-gigruppen 2016a).

En mycket ovanlig biotop

Naturvärdesinventeringen visar att Lokstallarnas rudera tmarker innehåller ett tjugotal både säll-synta och rödlistade arter av både växter och insekter (Ekologigrup-pen 2016b); de är beroende av var-andra eftersom de agerar värdart respektive följeart (Åsegård 2020). Med rödlistad art menas att artens överlevnad är hotad i varierande utsträckning (Naturvårdsverket 2020). Rapporten förklarar att förekomsten av dessa arter beror på att Lokstallarna inrymmer en i Sverige mycket ovanlig biotop: sandig, torr, solbelyst och öppen mark (Ekologigruppen 2016b); hotade arter är i regel knutna till dessa specifika, sällsynta biotoper och strukturer (Åsegård 2020). Det är troligt att insekterna inte bara använder området för födo-sök utan även har boplatser i den sandiga marken (Ekologigruppen 2016a). Rudera tmarken tillhörande Lokstallarna anses vara särskilt



Naturvårdsarter i
Lokstallarna:

Rödlistade

taggkörvel
etternässla
piggtistel
hårnarv
sexfläckig bastard-
svärmare
hedsidenbi
kustbandbi
blåeldvivel

Sällsynta

pricknattljus
rotfibbla
rättsvingel
vildkorn
backvialfröbagge
kartvivel
spetsvivel
mindre vallmovivel
kilmurargeting

Fullständig artlista för
rudera tmarksvegeta-
tionen: se bilaga sidan
72 (Ekologigruppen
2016a)

Nedan: Lokstallarna
inrymmer en mycket
ovanlig biotop: sandig,
torr, solbelyst och
öppen mark. Biotopen
är gynnsam för flera
rödlistade och sällsynta
arter (Ekologigruppen
2016b); planen visar
biotopens utbredning



Rudera tmark mellan
vagnverkstan och
hjulverkstan. Marken
hålls öppen av kanin-
bete; de blommande
örterna är sådant som
kaninerna ratat (Åse-
gård 2020)

värdefull eftersom den har en så
lång historia och därför sannolikt
en omfattande fröbank (Ekolo-
gigruppen 2016b), det vill säga en
”vilande” artrikedom av frön från
den dominerande vegetationen,
men också från sällsynta arter som
väntar på att bli störda (Åsegård
2020).

Rudera tmarker har ofta höga
naturvärden eftersom de inrym-
mer försvinnande biotoper som
inte får plats i vår vanliga markan-
vändning. Näringsfattig mark är
sällsynt på grund av den massiva
övergödning som drabbat nästan
all öppen mark i jordbruksbygd.
Sandig öppen mark är också
ovanlig, eftersom de flesta grusåsar
är utgrävda av betongindustrin
och dynlandskap planterade med
tall (Åsegård 2020). Samtidigt är
många gamla industrimarker, där
rudera tmarkerna ofta återfinns,
i likhet med Lokstallarna ofta
föremål för exploatering i staden.
Djur och växter som är anpassade
till störd, näringsfattig, torr och
solbelyst mark kan inte konkurrera
där dessa förutsättningar inte finns
(Åsegård 2020).

Naturvärdesinventeringen visar
också att variationen av bin och
humlor är ovanligt stor i Lokstal-
larna, detta på grund av det rika
utbud av blommande örter, buskar
och träd under en lång säsong, och
att området är av stor betydelse
för hela innerstadens pollinatörer
(Ekologigruppen 2016b).

Flera av de arter som var sällsynta
eller rödlistade vid tidpunkten för
naturvärdesinventeringen (2016)
är idag inte längre hotade; tvärtom
sprider sig till exempel klotullört
och boerstånds (ej med på listan
till vänster), kraftigt i rudera t-
marksmiljöer idag. Däremot har
andra arter blivit mer hotade, till
exempel taggkörveln som gått från
att vara nära hotad (NT) till sårbar
(VU)(Åsegård 2020). Naturvärdes-
inventeringen fastslår också att ”en
fortsatt inventering skulle sanno-
ligt avslöja fler ovanliga och/eller
rödlistade arter” (Ekologigruppen
2016a) vilket gör att man kan anta
att det fortfarande finns flera
sällsynta och rödlistade arter på
platsen.



SPÅRAD IDENTITET



Forografi från 1934: vy från huvudförrådet över den prydliga, strikt geometriska planteringen, framför ångcentralen. (Bildkälla: Järnvägmuseet 2020c)

För att beskriva Lokstallarnas identitet måste det först klargöras vad ordets innebörd är; enligt Nationalencyklopedin är ordet synonymt med ”egen existens och särart” (2020a). Ett annat ord som gärna används för att beskriva platser är karaktär: ”särskilt utmärkande eller kännetecknande egenskaper hos viss företeelse” (Nationalencyklopedin 2020b) och atmosfär: ”stark, levande stämning” (Nationalencyklopedin 2020c). Tolkningen som använts i detta arbete är att ”karaktär” beskriver platsens typiska drag i form av material, arkitektonisk stil med mera, medan ”atmosfär” beskriver en särskild känsla eller stämning; tillsammans utgör de platsens särart, eller identitet.

Karaktär

Formspråket i Lokstallarna är präglad av områdets ursprungliga användningsområde: järnvägsindustrin. Byggnaderna är stora och horisontellt utbredda för att kunna rymma verkstäder; till dessa leder spår kors och tvärs över gårdsplanen som en gång i tiden fungerade som transportyta för olika tågdelar. Av denna anledning består området av tämligen stora öppna

ytor med ett par väldiga traverser som hjälpt till med transporten; få ytor är programmerade bortom industrins omedelbara funktioner. Ett undantag är den förr så prydliga planteringen mellan vagnverkstaden och hjulverkstaden/smedjan; idag är grönytan täckt av ruderatmarksvegetation, vildvuxna buskage och ett stort pilträd. De strikt geometriska ramarna för den gamla planteringen är dock fortfarande synliga, rationellt ordnade utifrån spårens utbredning i vertikal respektive horisontell riktning i förhållande till verkstädernas fasader. Det strikta, avskalade formspråket återfinns i hela området: i fönsterspröjsar, väggspaljéer och balkongräcken.

Det första man lägger märke till i Lokstallarna är antagligen tegelbyggnaderna skiftandes i röda, orange och bruna nyanser. Byganderna består nästan uteslutande av detta material med undantag för det gamla huvudförrådet som delvis är gjort i betong. I marken ligger massor av rostiga spår, helt eller delvis synliga, med slipers i trä. På sina ställen är spåren inbäddade i krossmaterial, på andra ställen är de ingjutna i betong eller övervuxna av örter. Stora betong-

fundament håller traverserna på plats och en mindre variant ligger som stöd för upphöjda delar av den gamla rälsen.

Det andra man lägger märke till är troligtvis den vildvuxna ruderatmarken som täcker stora delar av området, särskilt sommartid då dess örter blommar rikt i rosa, gult och lila. Höga ruggar av gräs vajar i vinden och luften är full av flygande frön i vita fallskärmar. En del fröer tros ha kommit dit från andra delar världen när gods från tågagnarna lastades om, vilket tillsammans med Lokstallarna 150-åriga historia som verksamhetsområde med ruderatmarksväxter är förklaringen till att området huserar en ovanligt stor artrikedom (Ekologigruppen 2016b). Även växtmaterialet bör alltså ses som en del av Lokstallarna historia och bidrar i högsta grad till platsens identitet. En del gamla träd från den ursprungliga verksamheten bidrar också till den historiska kopplingen, där ibland äppel- och päronträd (resterna från en gammal fruktlund), samt ett par mycket stora träd, en valnöt och en pil, som ger en visuell påminnelse om anläggningens ålder.

Atmosfär

Atmosfären kanske kan beskrivas som en direkt effekt av karaktärsdragen: en stämning som skapas av de associationer man får av platsens specifika material och dess utformning, med mera. Den kan också beskrivas genom att lyfta det immateriella, till exempel Lokstallarnas stora öppna ytor med avsaknad av ”möbler” som gör platsen

väldigt ljus; på soliga dagar blir området mycket varmt och stämningen nästan loj. Nordic Street Food, tills nyligen verksam i området, har dragit nytta av detta och etablerat en uteservering på Lokstallarnas soligaste läge: ett populärt mål för after work (Nordic Street Food 2020), vilket ytterligare bidrar till den avslappnade stämningen. Kontrasten mellan den hemsnickrade, tillfälliga uteserveringen och de gamla historiska byggnaderna skapar en intressant spänning mellan dåtid och nutid. Ruderatmarken kan uppfattas på ett liknande sätt: den tillfälliga och vilda vegetationen som sprider sig organiskt och som påverkas av årstid, väder och vind står i hjärtkontrast till de robusta tegelbyggnaderna som knappt ändrat utseende på 100 år. Catherine Dee, författare till *To design landscape: art, nature and utility* kallar dessa motsatta inneboende egenskaper för ”soft” och ”rock-hard” och menar att den ena förstärker den andra (Dee 2012a). I området råder en närmast rebellisk stämning; i Lokstallarna tar både människor och växter för sig och formar platsen lite som de vill. Kanske är det delvis därför så många kreativa verksamheter valt att etablera sig där.

”Experiencing the dynamic qualities of growth, movement and constant (...) change in these elements draws peoples attention to impermanence (...) In contrast, (...) little-moving elements register constancy, providing anchors”

Angående ”soft” respektive ”rock-hard” (Dee 2012a)

IDENTITETSBÄRARE

STORSKALIGHET

För att säkerställa att Lokstallarnas identitet inte går förlorad i gestaltningen av den nya parken har den spårade identiteten kokats ner till tre ledord, eller identietsbärare: ett destillat av resultaten av förundersökningens samtliga delar. Identietsbärarna har vidare gett riktning åt gestaltningen av både mjuka och hårda ytor, materiellt och immateriellt, på ett övergripande plan såväl som i formgivning av detaljer.

ROBUSTHET

För att bevara den industriella prägelns behov av områdets nya park vara robust; det är Lokstallarnas ursprungliga funktion som järnvägsverkstäder som gett form åt såväl byggnader som utemiljö och är därför viktig för platsidentiteten. Exempel på robusthet kan vara slitstarka och lättskötta material, stabila konstruktioner, funktionellt ordnade ytor och att medvetet välja bort överflödigt utsmyckning.

Lokstallarnas byggnader och utemiljö är anpassade till stora lok och tågagnar vilket ger området en storskalig prägel; som människa känner man sig liten i förhållande till de stora byggnaderna, höga traverserna och vida öppna rummen mellan husen. Eftersom en park är till för människor måste viss form gå utanför detta grepp, men i huvudsak ska en gestaltning som drar åt det storskaliga i motsats till det detaljerade, prioriteras.

KONTRAST

Som tidigare nämnt är Lokstallarna en plats med kontraster: gamla byggnader möter nya funktioner; vild vegetation möter stabil byggnadskonst; tillfälliga installationer möter bestående industriartefakter och så vidare. En gestaltning som kan skapa spänning genom att understryka kontrast är därför en eftersträvarvärd egenskap för Lokstallarnas nya park.

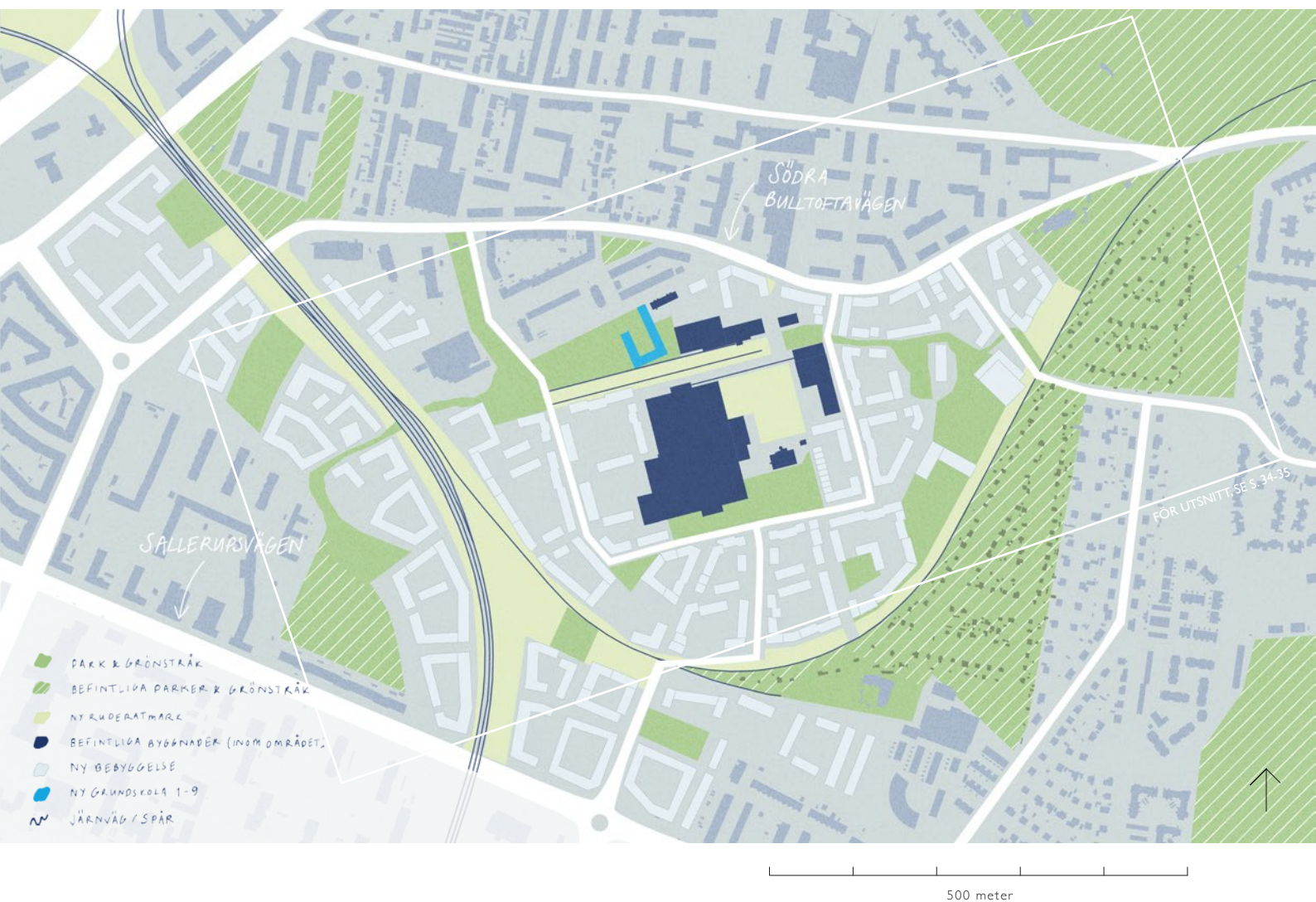
SANERING

Marken i gamla industriområden är ofta kraftigt förorenade av bland annat tungmetaller och organiska föreningar som bekämpningsmedel och cancerogena PAH:er. Dessa ämnen kan skada människors hälsa genom direktkontakt eller indirekt via dricksvatten eller födoämnen som odlats i förorenad mark; de är också skadliga för miljön. (Naturvårdsverket 2006) Enligt data från Malmö stadsbyggnadskontor är det redan bekräftat att delar av marken i Lokstallarna är kontaminerade medan andra delar är föremål för framtida provtagning (2018b).

Enligt *Förorenade områden och fysisk planering*, där Miljöbalken och Plan- och bygglagen tolkas med hänseende till fysisk planering, beror behovet av sanering på den framtida markanvändningen. Rapporten poängterar även vikten av att alla förorenade massor tas bort eftersom föroreningar inte ligger still i marken, vilket är särskilt viktigt för mark som ska användas till bostadsområden eller park (Naturvårdsverket 2006). Exakt hur mycket massor som måste schaktas bort är svårt att veta utan att göra tester i marken men med tanke på den nya markanvändningen har det

i detta projekt darigts slutsatsen att både hårda och mjuka slitlager måste schaktas bort, medan byggnader och större strukturer med djupa fundament kan stå kvar på platsen. Vad gäller återanvändning av de gamla tågspåren måste de troligtvis rengöras/slipas innan de kan användas i marken igen, eftersom de varit i kontakt med slipers som ofta är impregnerade i cancerogena ämnen (Wikipedia 2020). Vad gäller vegetationsytorna kan den värdefulla biotopens fröbank kan tas till vara genom en så kallad skrapning av det översta jordlagret som är fritt från föroreningar (Ekologigruppen 2016b). Undantag från saneringen har gjorts för ett kastanjträd samt tre fruktträd framför respektive bakom det gamla kontoret av anledningen att området inte varit del av industrin.

GESTALTNINGSFÖRSLAG

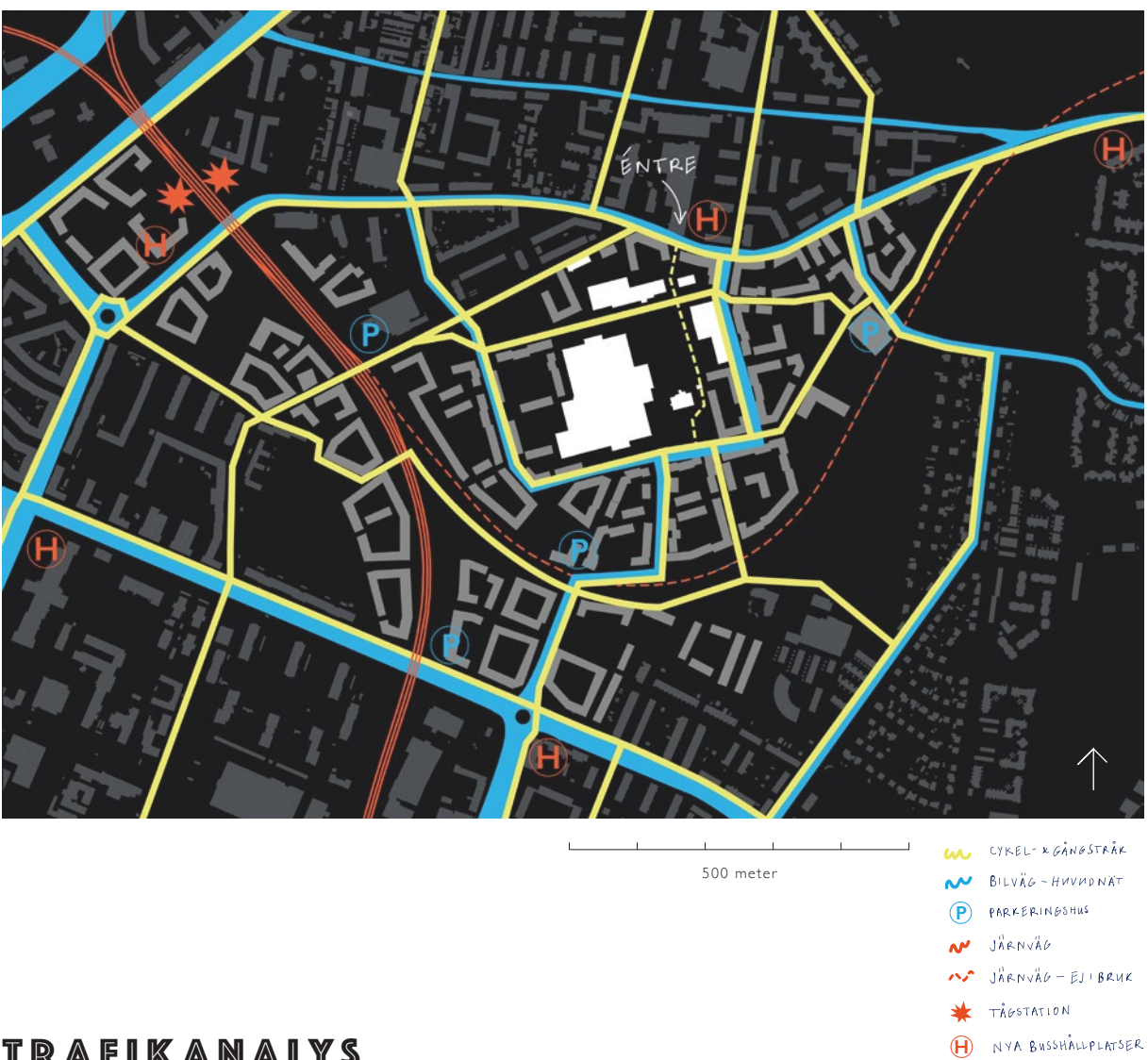


NY SITUATION

En ny bilväg har dragits genom området och förenar nu Sallerupsvägen i söder med Södra Bulltoftavägen i norr; den nya parken i Lokstallarnas mitt blir dock fredad från motortrafik. Samtliga byggnader med högt kulturhistoriskt värde (se kulturhistorisk inventering, sidan 22-23) står kvar medan en

del av de nyare byggnaderna (där ibland markententeriet) har rivits för att ge plats åt ny bebyggelse: bostäder, kontor, service samt en grundskola klass 1-9. Utbredningen av ny bebyggelse och parker är baserad på kommunens 3D-modell med skisser på ny bebyggelse (Malmö stad 2020).

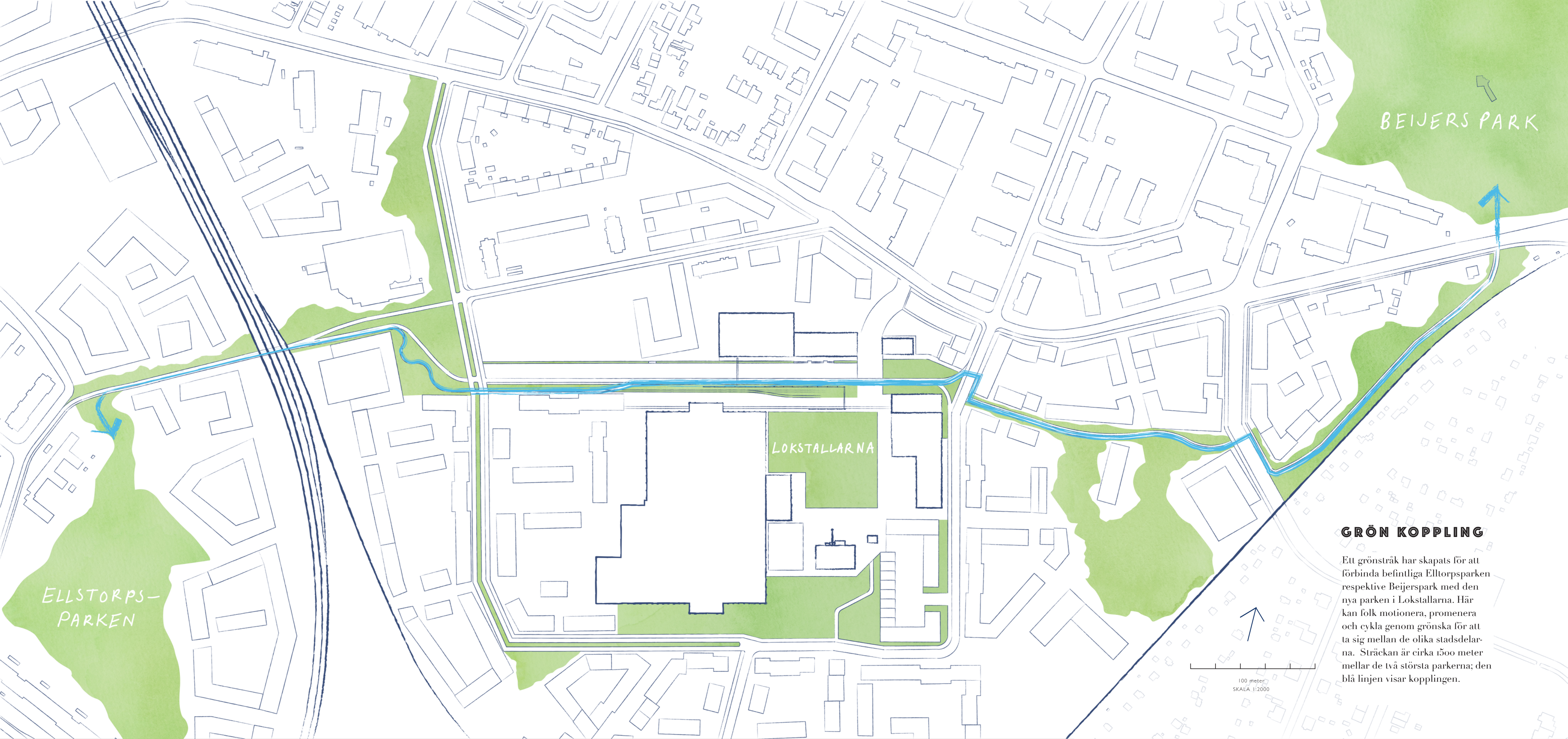
Planen visar även en möjlig utbredning av anlagd/återetablerad ruderatmark, mestadels förlagd kring banvallarna. De nya parkerna/grönstaken är löst baserade på den fördjupade översiktsplanen (Malmö 2018a)



TRAFIKANALYS

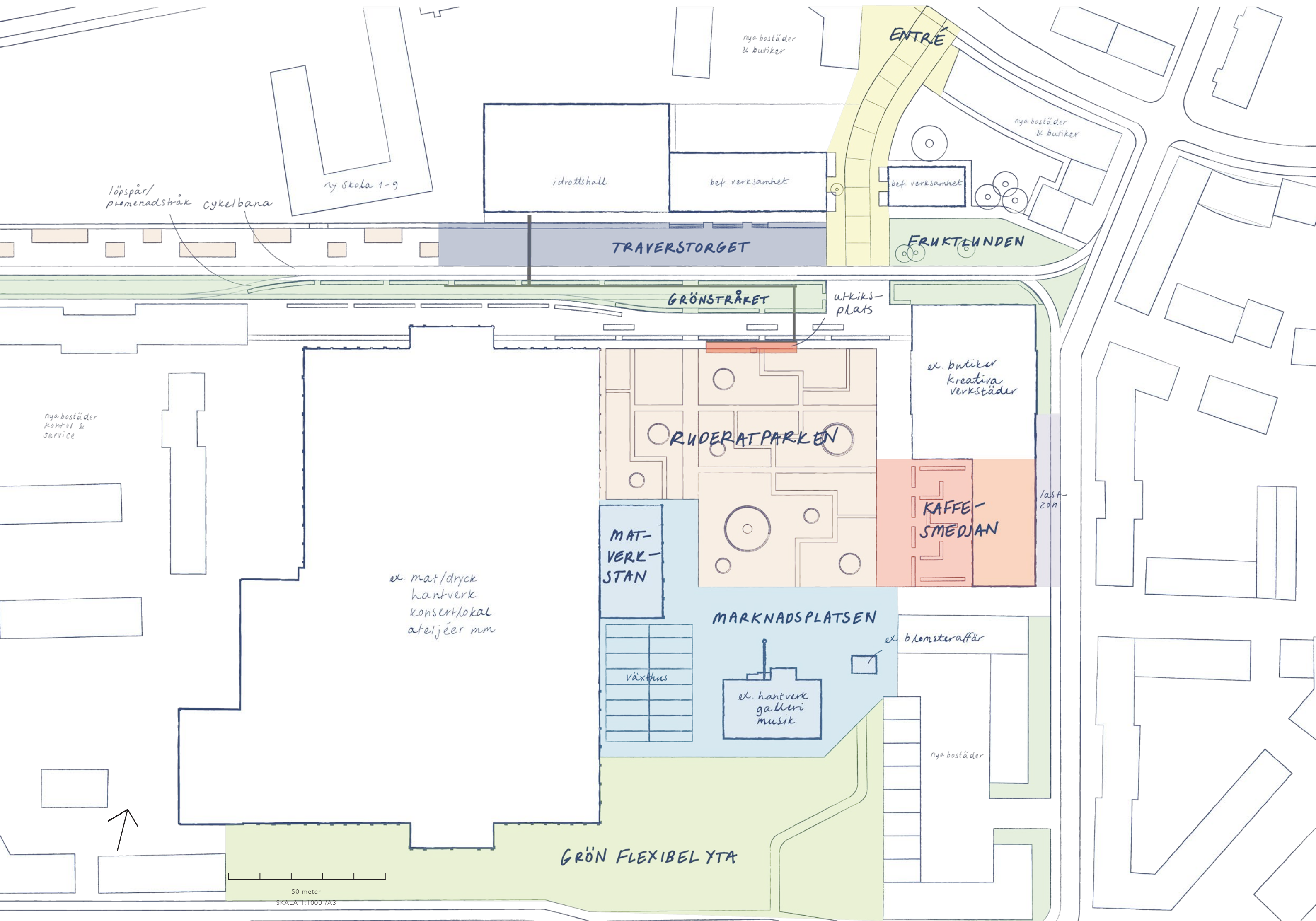
Ett nät av nya cykel- och gångstråk och tre nya järnvägsöverfarter har minskat spårens barriäreffekt och gör Lokstallarna mer tillgängligt från omgivande stadsdelar. Tre nya busshållplatser har etablerats längs Södra Bulltoftavägen varav den ena är belägen precis intill området entré vilket gör

det smidigt att ta sig dit kollektivt. Fyra nya parkeringshus är förlagda längs banvallen i områdets utkanter vilket minskar biltrafiken i området ytterligare. Trafiklösningen är baserad på *Översiktsplan för södra Kirseberg och Östervärn* (Malmö stad 2018a).



GRÖN KOPPLING

Ett grönstråk har skapats för att förbinda befintliga Elltorpsparken respektive Beijerspark med den nya parken i Lokstallarna. Här kan folk motionera, promenera och cykla genom grönska för att ta sig mellan de olika stadsdelarna. Sträckan är cirka 1500 meter mellan de två största parkerna; den blå linjen visar kopplingen.



ÖVERSIKT:
DEN NYA PARKEN

Ruderatparken

I hjärtat av Lokstallarna ligger Ruderatparken, en nedsänkt yta täckt med ruderatmark, korsad av spänger i markplan. Parken har flera funktioner: förutom rekreativa har den också höga ekologiska värden och kan samla upp och fördröja en stor mängd vatten vid skyfall. I den norra delen finns en travers ombyggd till utkiksplats.

Matverkstan och Marknadsplatsen

I en utskjutande del av den gamla vagnverkstaden har förutsättningar för att driva en eller flera restauranger skapats. Precis utanför finns plats för ett fåtal sittande gäster; en större uteservering med flyttbara möbler är möjlig på den öppna Marknadsplatsen. Växthuset ger möjlighet att förlänga säsongen för gäster som vill sitta utomhus men kan även användas till förkultivering ifall intresse finns hos Lokstallarnas restaurangverksamheter; odling är möjlig i relativt stor skala på områdets flexibla yta i söder. Grönsaker som inte används i restaurangköken kan säljas på Marknadsplatsen, liksom andra typer av varor och hantverk som produceras i området.

Kaffesmedjan

Ytan framför Kaffesmedjan, där områdets kafferosteri håller till, har delats in i mindre rum där flyttbara möbler kan ställas ut; den soliga platsen har fått ett par träd som skänker skugga åt uteserveringen. Bakom byggnaden finns en lastzon som tillåter större lastbilar att leverera varor till samtliga verksamheter i området.

Grönstråket, Traverstorget och Fruktlund

De gamla tågspåren har gett form åt det nya Grönstråket som med cykelbana samt löpspår/promenadstråk förbinder Lokstallarna med två större parker. Norr om stråket ligger det soliga Traverstorget med bänkar och sittrappor som bjuder in till att slå sig ner och titta på folk. Fruktlundens gamla äpple- och päronträd står kvar och lunden har utökats med nya fruktträd.

Entrén

Markbeläggningen som liknar en stiliserad järnvägsräls påminner om Lokstallarnas industriella historia och leder tillsammans med en enkel trädrad in besökare i området.

RUDERATPARKEN

Den nya **Ruderatparken** består av en stor nedsänkt yta täckt av ruderatmarksvegetation i magert och genomsläppligt substrat. Ytan korsas av spänger i gallerdurk som är genomsläpplig för både sol och nederbörd vilket gynnar vegetationen inunder (se referensprojekt 1. sidan 60). Spängerna ligger i nivå med omgivande mark och leder besökare i nord-sydlig respektive öst-västlig riktning; de slingrande gångarna erbjuder en rekreativ promenad genom parken, från den flerskiktade brynzonen i norr till den öppna och solbelysta ytan i söder, medan de raka spängerna fungerar som länkar mellan två av parkens starkaste målpunkter: Matverkstan och Kaffesmedjan. Vid skyfall omvandlas Ruderatparken till en bassäng som kan hålla ca 3500 kubik vatten. Tack vare det genomsläppliga substratet samt Kirsebergs sandiga jordart (SGU) kan vattnet rinna i lagom takt ner till grundvattnet utan att belasta något avloppssystem. Eftersom ruderatmark är beroende av störning för att förhindras från att växa igen (Åsegård 2020) går marken att beträda; runt om nedsänkning- en, endast sextio centimeter djup, finns trappsteg som underlättar nedstigning.

Principskiss av kaninreservat
(axonometri) SKALA 1:100/A4



Den viktigaste störningen kommer dock från kaninbetet vilket görs möjligt av **kaninreservaten**. Kaniner behöver ostörda platser dit människor inte kan nå (Åsegård 2020) och därför har tegecylindrar i varierande storlek upprättats; små hål längs basen gör det möjligt för små djur att söka skydd i vegetationen inuti. Arter som hagtorn, slån och rosenbuskar skapar snåriga habitat som även lockar fåglar och insekter men motverkar att kaninerna ringbarkar vegetationen (Åsegård 2020). Motsvarande buskage finns också på andra ställen i parken där kaninerna kan söka skydd från människor. Tegecylindrarna är konstruerade

av återvunnet tegel från byggnader som rivits under exploateringen, bland annat det gamla markententriet. På så vis blir kaninrevertaten även historiska monument och smälter väl in i den befintliga bebyggelsen. Under vinterhalvåret när ruderatmarksvegetationen vissnat ner får kaninreservaten en mer framträdande roll i landskapet; med städsegröna träd utöver snåren kan reservaten komma att likna lerkrukor med gröna växter i. Den geometriska upprepningen, i kombination med de skarpa formerna som utgörs av Ruderatparkens yttre ramar och spångsystem, skapar en välgörande kontrast till den vilt växande ruderatvegetationen.



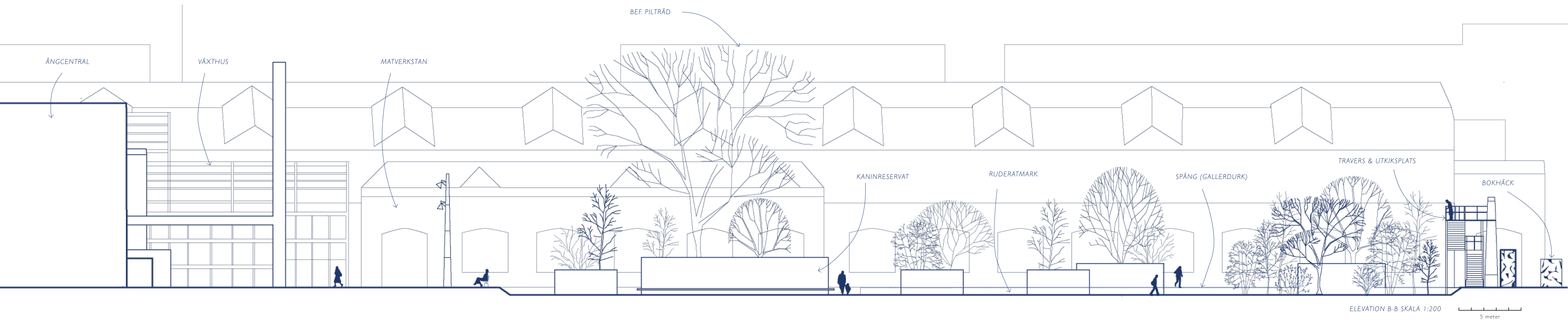
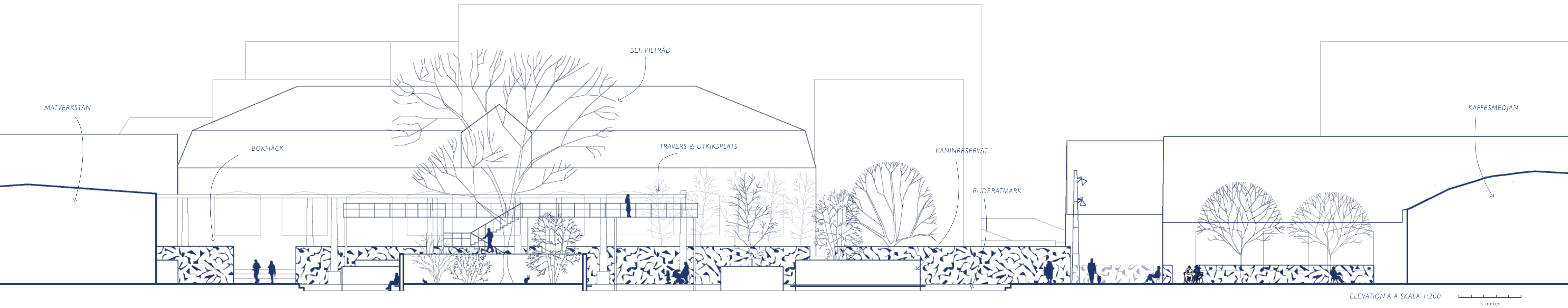
"Places can be made by subtractions as well as addition, and at times removal produces far greater effect than deposit."

"(...) We can find interest in the reduced and overlooked as well as in those things fully manifest."

Ur 'Austere Gardens' (Trieb 2016a-b)

Sanering är som tidigare nämnt ett krav för att omvandla Lokstallarnas gamla industrimark till parkmark. Där de kontaminerade massorna schaktats bort uppstår en negativ form, ett hål i marken. Istället för att fylla igen detta hål har det lämnats öppet som ett negativt avtryck av den historiska användningen av platsen; uppställningsplatsen med slipers i marken och avspolning av tågvagnar har lämnat tungmetaller efter sig vilket har gjort sanering oundviklig när platsen ska bli till park. Parkens form är en konsekvens av historien och förtäljer både om den gamla järnvägsverkstäderna och följderna av denna industri. Det största kaninreservatet gör det möjligt att bevara det stora pilträdet i parkens mitt; eventuell kontaminerad mark nära trädet behöver inte saneras eftersom tegelcylinderna ändå gör platsen oåtkomligt för människor (se referensprojekt 3. sidan 61).

Ruderatmark är synonymt med "skräpmark" (Nationalencyklopedin 2020) vilket syftar till överbliven mark; en jordhög, en övergiven industritomt, ett gammalt hamnområde som tas i anspråk av växter som är konkurrenssvaga i andra miljöer (Anderberg 2010). Trots den negativa associationen fyller ruderatmarker viktiga ekologiska funktioner; som naturvärdesinventeringen visat inrymmer ruderatmarken i Lokstallarna flera rödlistade arter: växter och fjärilar som är beroende av just denna typ av störda mark. Ordet "skräpmark" antyder att denna kvalitet förbises vid exploatering av gamla industritomter. I Lokstallarna har en unik parkmiljö skapats genom att ta till vara på och återetablera ruderatmarksvegetation på en stor och central del av den nya parken.

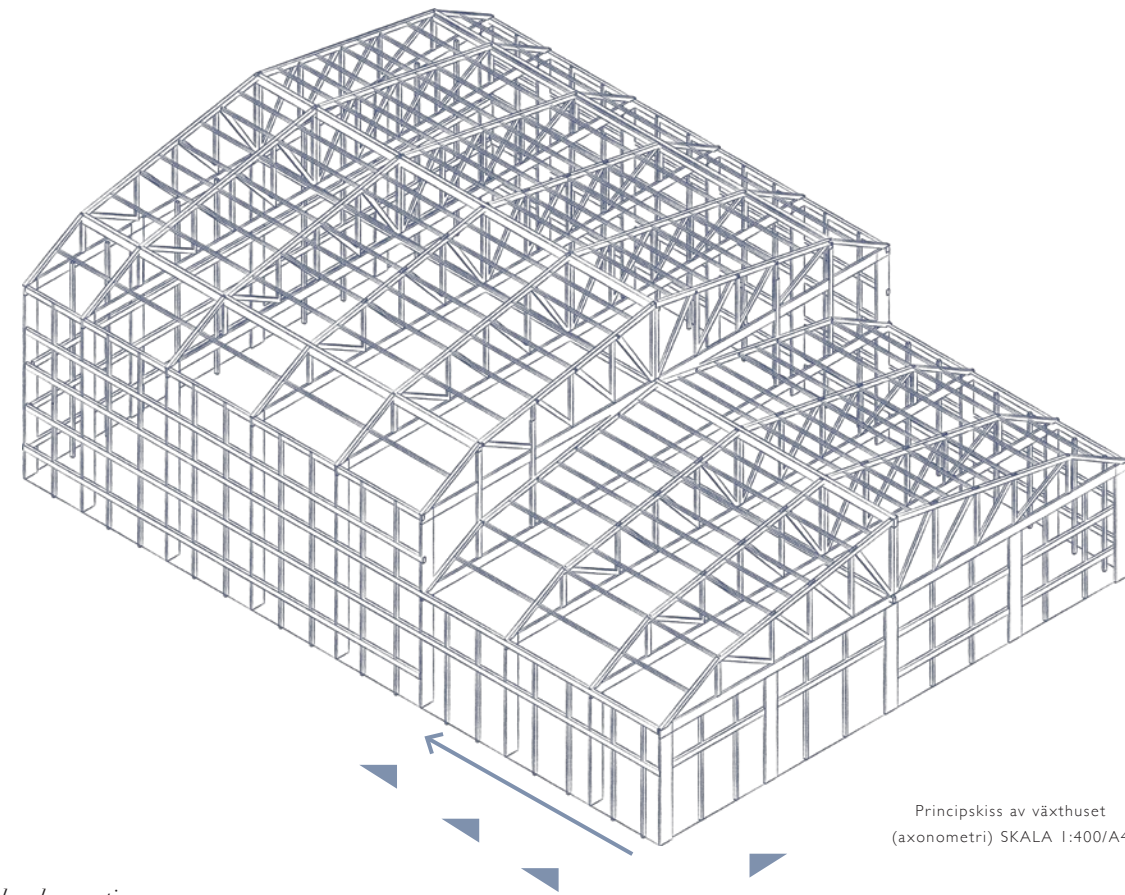




MARKNADSPLATSEN

Marknadsplatsen är en öppen torgyta i parkens södra del. Som namnet antyder kan detta vara en plats för återkommande marknader där områdets verksamheter kan sälja mat, dryck och hantverk som produceras i Lokstallarna. Marknadsständerna organiseras utifrån markeringar i marken för att säkerställa ett bra flöde över torget. Platsens dimensioner tillåter även rum för en uteservering vilken kan göras större eller mindre i förhållande till det utrymme som krävs för marknadsständerna. Uteserveringen kan även ta plats inuti det nya växthuset vilket gör att gäster kan sitta utomhus både tidigare och senare på året; ett skjutparti på byggnadens östra sida gör att växthuset kan öppnas upp göras till en förlängning av torget. Här finns möjlighet att hålla konserter och andra evenemang men också att använda växthuset till förkultivering. I och med den flexibla gröna ytan i nära anslutning till Marknadsplatsens växthus finns det goda förutsättningar för relativt storskalig odling i Lokstallarna om någon eller några lokala aktörer är intresserade av att syssla med detta.

Marknadsplatsens består till största del av platsgjuten betong med fogar i ett diagonalt ruttmönster; mönstrets dimensioner matchar platsens storskalighet (se referensprojekt 4. sidan 61). Markeringarna i cortenstål ger ett välgörande avbrott i betongen, liksom stenmjölsytan med en skuggande trädplantering. Längs med gränsen mot Ruderatparken finns fasta bänkar med plats för många besökare, där man kan sitta och titta på folk på bästa solläge (för principskiss, se sidan 49).

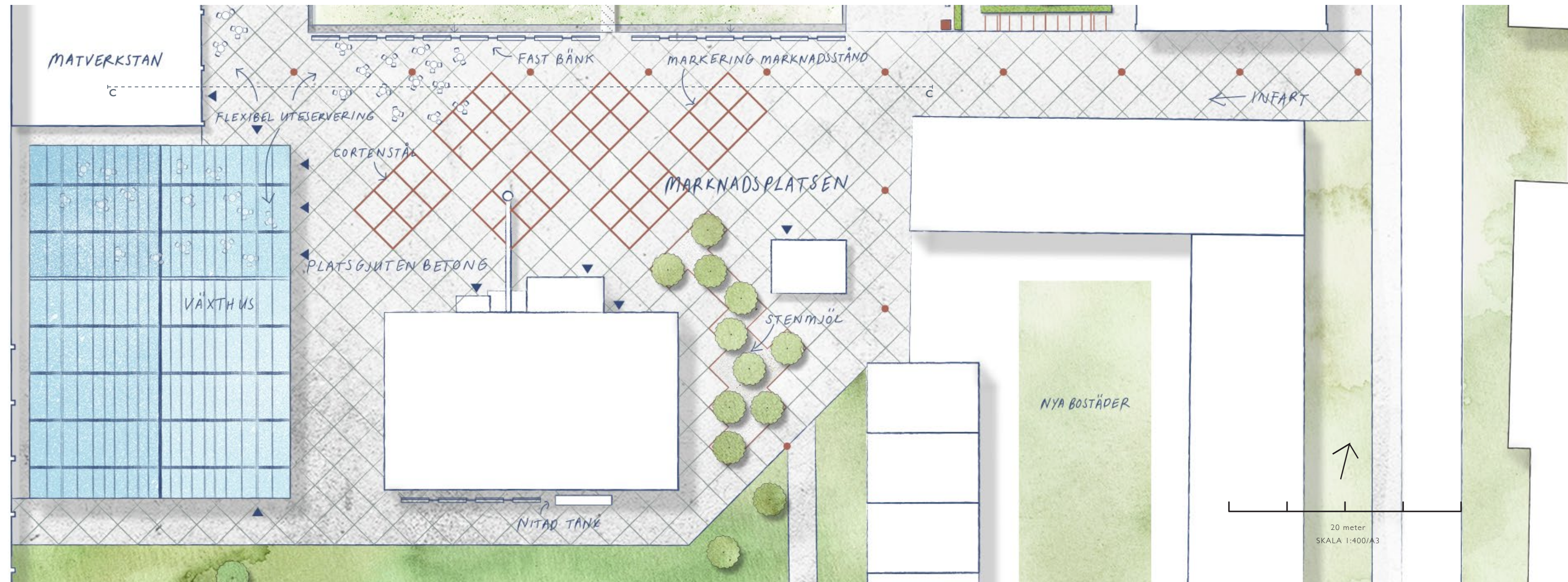


Nedan: byggnation av
lokverkstaden 1919;
takbjälkarna har
inspirerat växthusets
utformning (bildkälla:
Järnvägs museet 2020d)



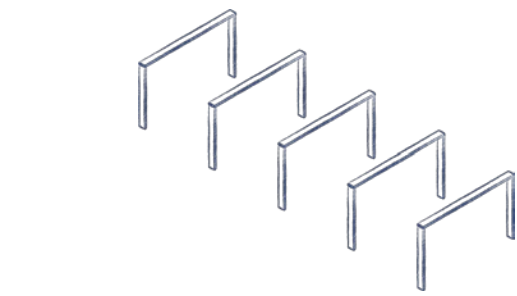
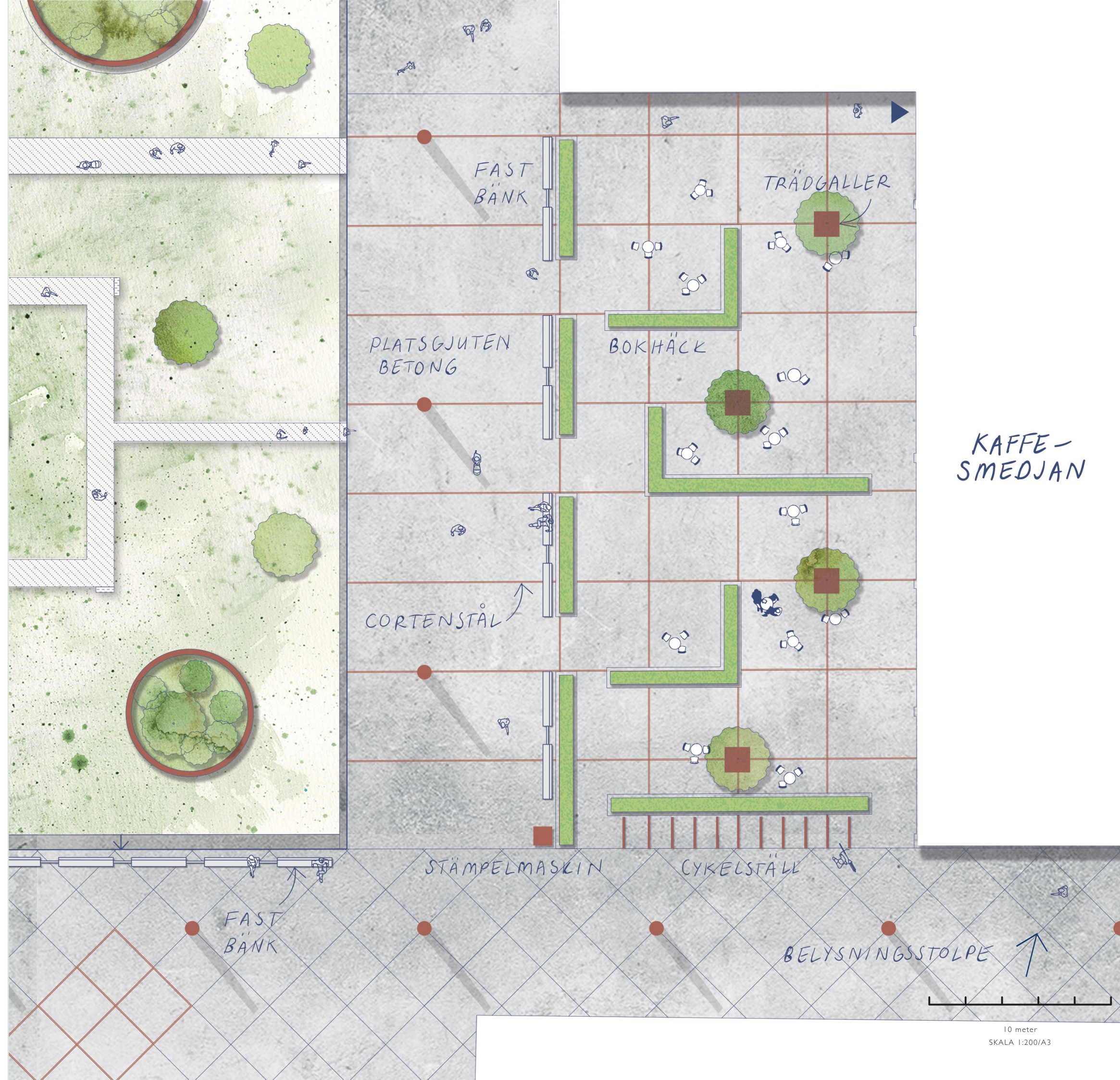
Växthuset

Växthusets form är inspirerad av de gamla järnvägsverkstädernas siluett som beror på takbjälkarna; det matchar skalan på omgivande byggnader och kan ses som ett skelett av en ursprunglig industribyggnad. Placeringen av växthuset är tänkt att ge ett avslut på parken genom att leda gående som kommer norrifrån in på Marknadsplatsen och på så sätt befolka den. Skjutpartier på byggnadens östra sida gör att byggnaden kan öppnas upp mot torget utanför.

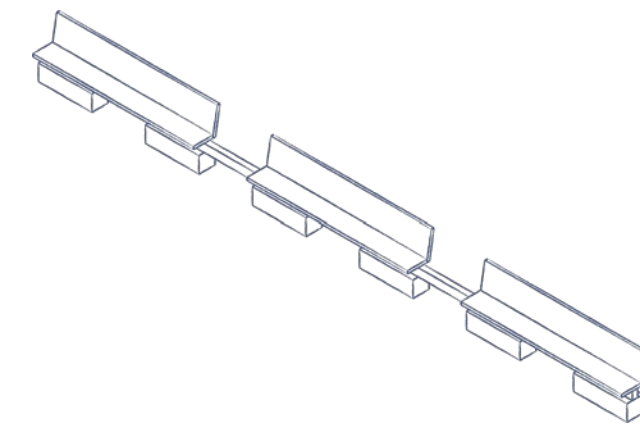


KAFFESMEDJAN

Utanför Kaffesmedjan, där ett kafferosteri huserar, finns nu goda möjligheter till en uteservering. Ytan har med hjälp av formklippta bokhäckar delats in i mindre rum som går att möblera med flyttbara möbler. Fyra träd, förslagsvis bergkörshär, skänker skugga åt den soliga platsen och bidrar med estetiska värden i och med sin rika blomning och sina starka höstfärger. Slitlagret består av platsgjuten betong med detaljer i cortenstål; mönstret förstärker känslan av att detta ett eget rum i parken. Cortenstålet återfinns också i trädgaller och cykelställ. Längs med de yttre häckarna står fasta bänkar samt en stämpelmaskin från 1910. Belysningsstolparna består av gamla järnvägsstolpar från Lokstallarnas banvall och används genomgående som armaturer i den nya parken (för principskiss, se sidan 57).



Principskiss av cykelställ
(axonometri) SKALA 1:100/A4



Principskiss av fast bänk
(axonometri) SKALA 1:100/A4

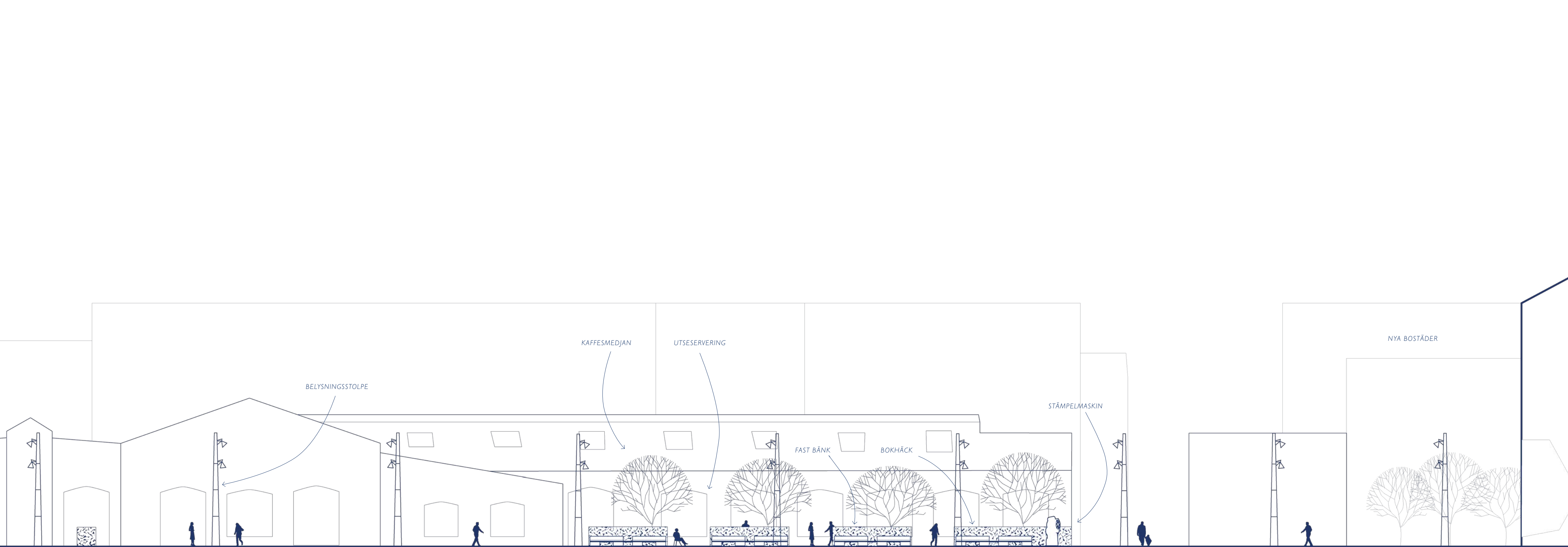


Cykelställ

Cykelställerna är robusta och gjorda av plattjärn i cortenstål; materialet smälter väl in i den befintliga miljön. Avståndet mellan cykelställerna är väl tilltaget för att man ska kunna köra in sin cykel ordentligt och låsa fast ramen. Även lådcyklar får plats.

Fast bänk

De fasta bänkarna som är utplacerade på flera ställen i den nya parken består av träsisar, betongfundament och rester av gamla spår från järnvägsindustrin. Inspirationen kommer från en konstruktion som återfunnits i Lokstallarna samt bänkar som brukar finnas på tågstationer.



KÄFFESMEDJAN

UTSESERVERING

STÄMPELMASKIN

NYA BOSTÄDER

BELYSNINGSSTOLPE

FAST BÄNK

BOKHÄCK

ELEVATION D-D SKALA 1:200

5 meter



GRÖNSTRÅKET OCH TRAVERSTORGET

Lokstallarna är förbundet med två större parker via Grönstråket: en lång remsa ruderatmark kantat med formklippta häckar i olika höjd (se referensprojekt 2. sidan 60), där parkbesökare eller genompasserande kan promenera, springa eller cykla genom området. Grönstråkets utbredning följer ursprungliga spår från järnvägsindustrin som har integrerats i den nya gestaltningen; spårens närvaro har förstärkts genom att planteras med häckar och träd samt fyllas med svart stenmjöl. Det sistnämnda har utnyttjas till att skapa ett mjukt löpspår genom den nya parken (se referensprojekt 1. sidan 60), som liksom resten av parken är upplyst med hjälp av gamla järnvägsstolpar som gjorts om till belysningsarmaturer (för principskiss, se sidan 57). Cykelbanan är täckt av färgad asfalt.

Norr om Grönstråket breder sig Traverstorget ut. Framför det gamla huvudförrådet, i soligt läge, har en ny ramp med sittvänliga trappor uppförts samt en lång rad med fasta bänkar (för principskiss se sidan 49), till för både besökare och kontorsarbetare som behöver ta en paus från jobbet. Västerut bryts betongen upp av mindre sektio-

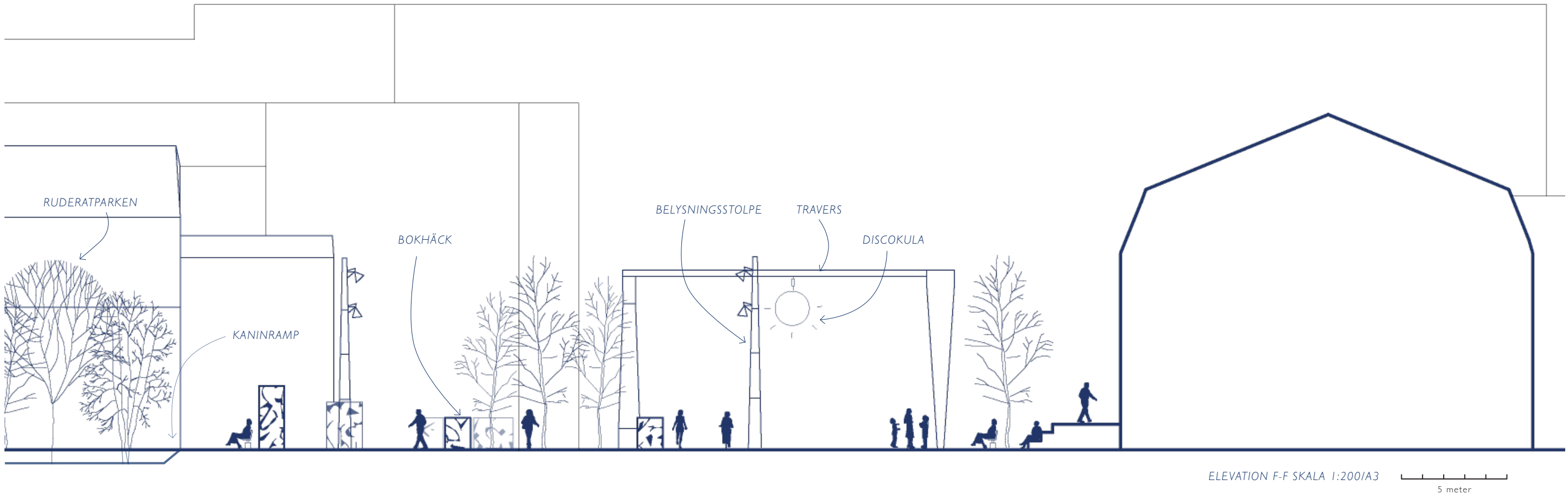
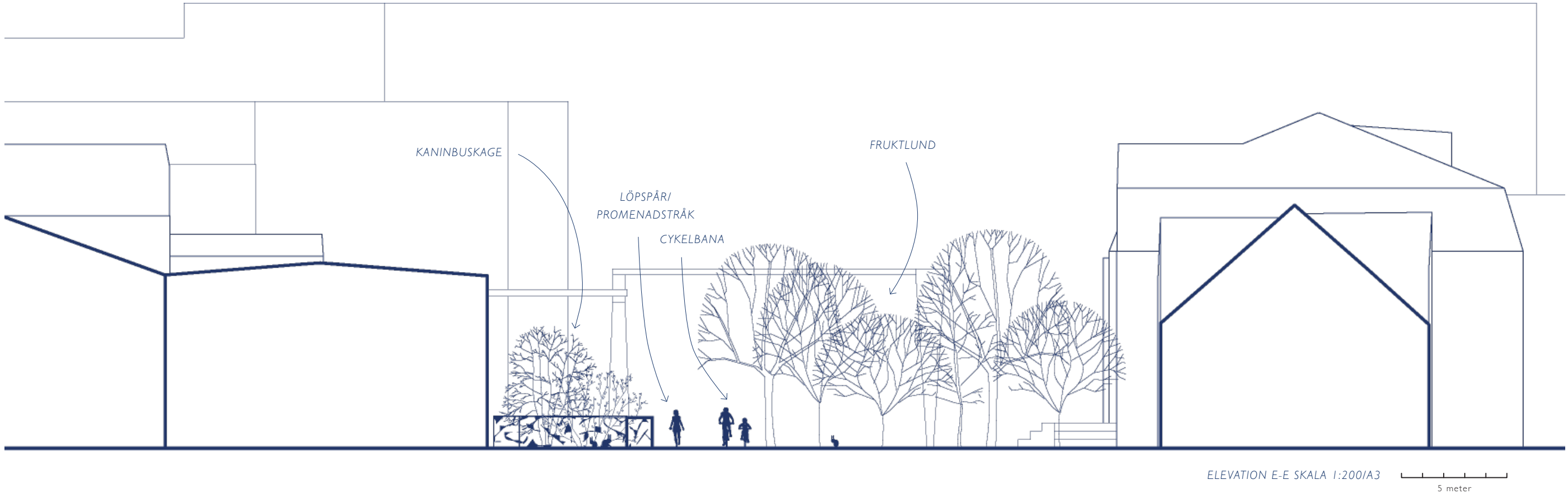
ner med ruderatmark täckta med gallerdurk; när växterna vissnar ner eller försvinner är ytan fortsatt platt och enhetlig (se referensprojekt 4. sidan 61). Istället för att ta bort de gamla traverserna har de lämnats kvar för att ge platsen en industriell prägel som vittnar om dess historia (se referensprojekt 5. sidan 61). En av de nyare traverserna har byggts om till utkiksplats som från sin fem meter höga plattform ger en god överblick över området och en upplevelse av att vara mitt bland trädtopparna (se referensprojekt 1. sidan 60).

Både Grönstråket och Traverstorget har ett strikt formspråk och storskaliga kvaliteter tack vare de formklippta häckarna, höga traverser och belysningsstolpar samt de öppna och vidsträckta ytorna som breder ut sig från öst till väst.

Den förr otydliga entrén har ramats in av ny bebyggelse och dessutom fått ny markbeläggning, ett stiliserat tågspår med slipers, som tillsammans med en enkel trädrad leder in besökaren i området. Ställ för cirka hundra cyklar finns i anslutning till entrén och framför det gamla huvudförrådet, idag kontorslokaler (för principskiss, se sidan 49). Vid sidan av den platsgjutna betongen ligger ett slitlager av ljus stenmjöl som fortsätter in i områdets norra delar för att skapa en mjukare och mer parklik känsla.

Den ursprungliga fruktlundan har blivit större och de gamla äppel- och päronträden har fått sällskap av flera nya fruktträd.





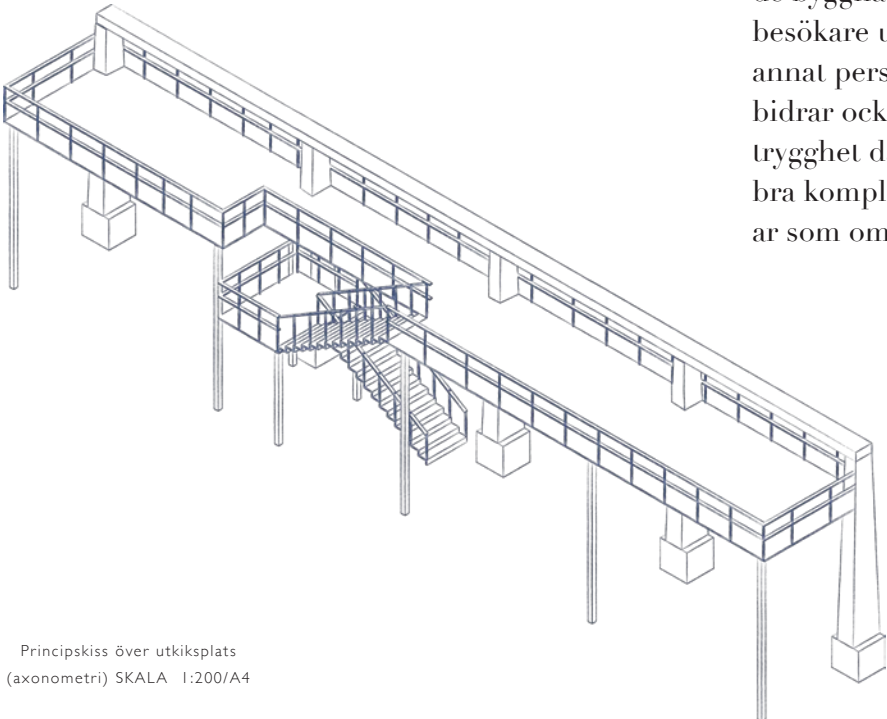
Principskiss av belysningsstolpe
SKALA 1:100

Belysningsstolpe

Järnvägsstolpar som tagits bort i samband med exploateringen av Lokstallarnas banvall har återanvänts för att skapa belysningsstolpar i den nya parken. Armaturerna går att vinkla för att lättare kunna styra var ljuset ska falla.

Utkiksplats

Istället för att ta bort en av de nyare traverserna har den byggts om till utkiksplats: en plattform cirka fem meter upp i den sju meter höga traversen. Här förskjuts skalan något: istället för att känna sig liten i förhållande till omgivande byggnader och strukturer kan besökare uppleva parken från ett annat perspektiv. Utkiksplatsen bidrar också med en känsla av trygghet då en god överblick är ett bra komplement till de höga häckar som omger traversen.



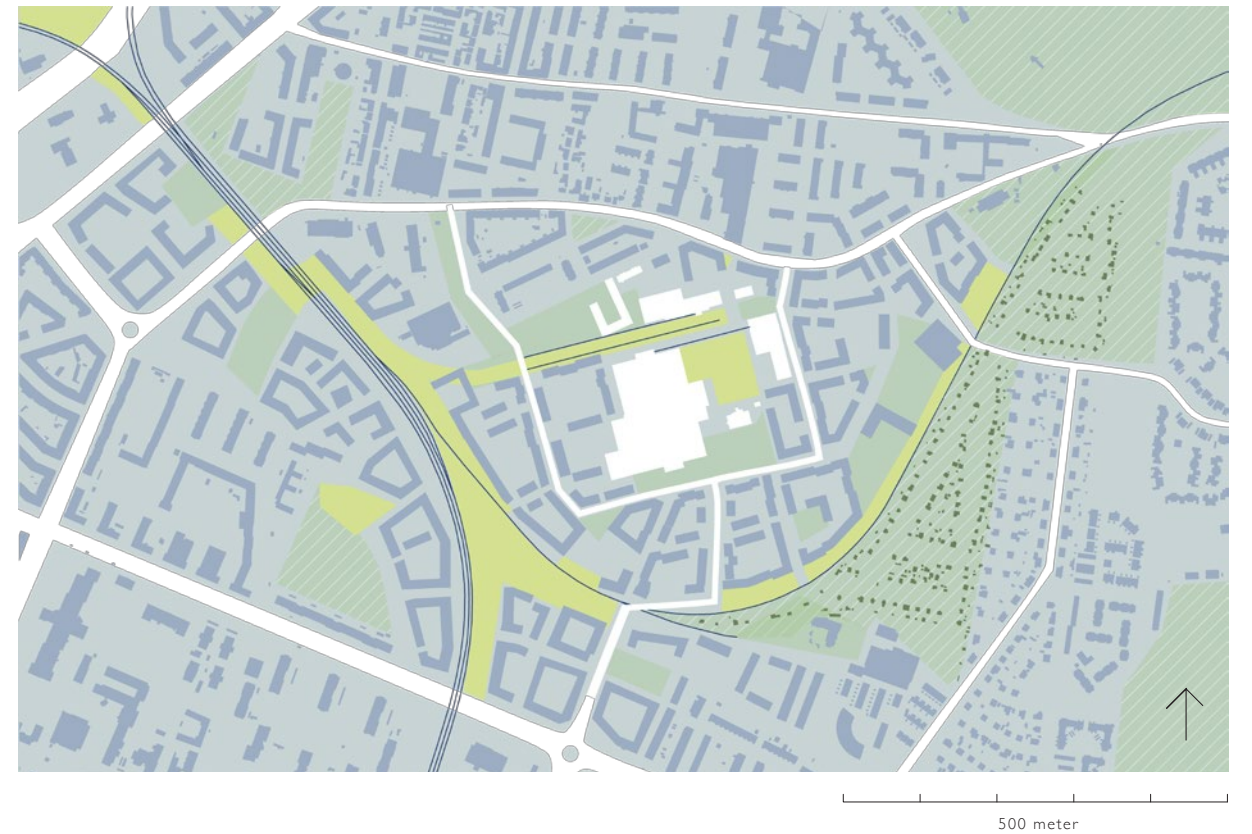
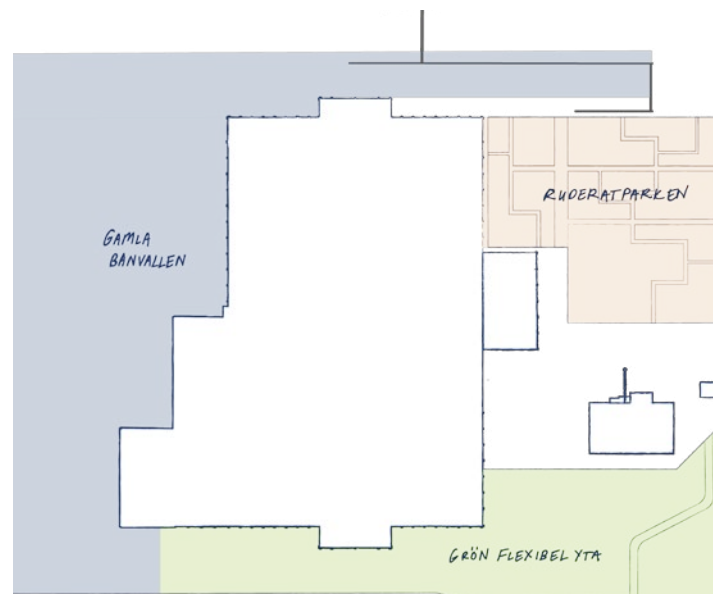
Principskiss över utkiksplats
(axonometri) SKALA 1:200/A4

ÅTERETABLERING AV RUDERATMARK

För att ta till vara på ruderatmark kan man skrapa av det översta icke-kontaminerade jordlagret (Ekologigruppen 2016b); ruderatmarken i Lokstallarna har på grund av sin långa historia som störd mark antagligen en mycket rik fröbank i detta jordlager (Åsegård 2020). Nedan följer en principiell handlingplan för återetablering av ruderatmark i Lokstallarna:

1. Det första området som saneras är området för den flexibla gröna ytan i den kommande parken. (Detta sker med ett djup som möjliggör framtida odling.)
2. Ytan med ruderatmarksvegetation mellan vagnverkstaden och hjulverkstaden/smedjan skrapas av; en del särskilt bevarandevärda plantor tas till vara. Insekter har möjlighet att tillfälligt migrera till ruderatmarken på banvallen.
3. Det avskapade jordlagret läggs ut på den sanerade flexibla ytan; plantorna planteras. När växterna etablerat sig kan insekter migrera tillbaka hit.
4. Resteande områden för den nya parken saneras. Sedan sker samma procedur i omvänd ordning: den gröna flexibla ytan skrapas av och jordlagret läggs tillbaka i den nu sanerade nya Ruderatparken. Insekter migrerar via banvallen tillbaka till sitt ursprungliga hem.
5. Den gröna flexibla ytan planteras med träd och buskage (för kaniner) i väntan på evetuell framtida odling.
6. Banvallen bebyggs.

Nedan: schematisk indelning av den gamla banvallen samt den nya gröna flexibla ytan och Ruderatparken. De olika delarna används för migrering av insektsliv medan ruderatmarken etableras i etapper



Eftersom man inte kan vara säker på en lyckad återetablering av växter efter en flytt rekommenderas enligt *Gröna strategier för stadsutveckling i Kirseberg och Ellstorp* att man kompenserar enligt principen 2:1, det vill säga, att en dubbelt så stor yta som tagits bort bör anläggas på nytt, helst inom planområdet (Ekologigruppen 2016b). Eftersom Lokstallarna ska inrymma mycket ny bebyggelse och andra funktioner verkar det svårt att kompensera förlusten av ruderatmark enligt denna princip. I detta förslag har compensationen istället skett genom att anlägga mer än

dubbel så mycket ny solbelyst och sandig ruderatmark i närliggande områden, med en tyngdpunkt på ytor kring järnvägsspåren. Dessa skulle i bästa fall kunna fungera som så kallade "stepping stones" mellan Lokstallarna och närmaste liknande ruderatmark, vilket torde vara banvallen vid Malmö centralstation. "Stepping stones" gör att växter och dess följeslagare kan sprida sig mellan områdena vilket skapar ett mer resilient habitatnätverk (Ekologigruppen 2016b).

Ovan: gulgröna markeringar visar ett förslag på utbredning av öppen, solbelyst och sandig ruderatmark

REFERENSProjekt

1. Südgelände park, Berlin

Südgelände park är en gammal växlingsgård för järnvägsspår som gjorts om till park där ursprungliga järnvägsspår och vildvuxen vegetation möter nyare installationer. En del av de gamla spåren har genom att fyllas med stenmjöl blivit gångvägar genom parken; på andra ställen leds besökarna upp på gallerdurk en bit ovanför marken, ett tillägg som ökar funktionaliteten men stör vegetationen minimalt. Südgelände park har också utkikstorn som ger besökare möjlighet att blicka ut över parken samt en upplevelse av att vara högt upp bland trädtopparna. (Dee 2012b)



Foto: Torsten Maue

2. Galatheas hage, Malmö

Bokhäckarna i Galatheas hage, del av Pildammsparken i Malmö, är höga och breda vilket förskjuter skalan och gör att besökare känner sig små i jämförelse. Formen har starkt arkitektoniska kvaliteter och påminner mer om byggklossar än växter. På sommar och vår är de frodigt gröna; resterande tid lyser häckarna upp med vackert roströda toner.



Foto: Westpol

3. Leuthchenpark, Zürich

I Leutschenpark har en träddunge ovanpå förorenad mark byggts in i en stor "trädkruka" (Westpol 2009); istället för att ta ner dungen i samband med sanering har området runt omkring gjorts otillgängligt samtidigt som trädens rumsliga och ekologiska förtjänster bevarats. "Krukans" nedre del går även att sitta på.

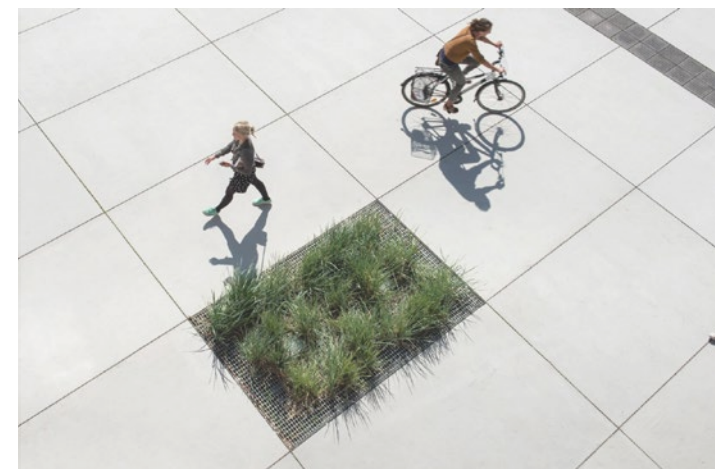


Foto: Hanns Joosten

4. Konsthallstorget, Malmö

Markbeläggningen på Konsthallstorget består av platsgjutet betong med fogar som skapar ett storskaligt geometriskt mönster. På sina ställen ersätter planteringar delar av mönstret; växtbäddarna är övertäckta med gallerdurk vilket gör torget till en platt och enhetlig yta även när växtmaterialet vissnat ner eller försvunnit.



5. Duisburg-Nord Landschaftspark, Duisburg

Runt millenieskiftet gjordes den gamla stenkolsindustrin i Duisburg om till landskapspark där majoriteten av industribyggnader och strukturer lämnats kvar som en integrerad del av den nya parken (Dee 2012c); mötet mellan park och industri skapar en mycket speciell stämning.

SAMMANFATTANDE

KOMMENTARER

I och med den nya gestaltningen har Lokstallarna fått en mer funktionell utformning, bättre tillgänglighet och blivit en starkare målpunkt i staden. Järnvägsspåren som tidigare utgjorde en barriär runt området har nu brutits upp med flera nya cykel- och gångöverfarter samt en ny överfart för motortrafik. Nya busshållplatser längs med Södra Bulltoftavägen, med en hållplats precis intill områdets entré, samt den relativt nyöppnade tågstationen några hundra meter bort gör det även lättare att ta sig till Lokstallarna kollektivt. Ny bebyggelse ramar in den förr otydliga entrén och en enkel trädrad samt nya detaljer i marken leder besökaren in i området.

Lokstallarnas nya park har delats in i olika delar: Traverstorget, Grönstråket, Fruktlunden, Ruderatparken, Kaffesmedjan (uteservering), Marknadsplatsen och en grön flexibel yta. Parkens delar fyller olika funktioner och erbjuder besökaren olika typer av upplevelser men har en sak gemensamt: platserna är mer eller mindre flexibla och går att använda på olika sätt beroende på vilka verksamheter som etablerar sig i området. Kaffesmedjan och Mat-

verkstans verksamheter har blivit förutbestämda och fungerar som viktiga dragkrokar i uppgiften att skapa folkliv i den nya parken; de har försetts med uteserveringar med flyttbara möbler som gör att serveringarna kan göras större eller mindre och flyttas beroende på årstid, solläge eller evenemang som tar plats, till exempel helgmarknader på Marknadsplatsen. Uteserveringarna kan också flytta in i växthuset vilket gör det möjligt att sitta ”utomhus” under en längre tid på året; växthuset är en möjlig plats för konserter och evenemang men kan också helt eller delvis användas till uppdrivning av grönsaker för till exempel restauranger i området. Den flexibla gröna ytan i parkens södra del kan användas till relativt storskalig odling om intresse finns bland Lokstallarnas aktörer. Poängen är att den nya parken till viss del ska vara möjligt att forma av de som besöker och/eller jobbar i området.

Samtliga byggnader från 1910-talet har bevarats. Senare tillkommen bebyggelse har rivits i förmån för till exempel nya bostäder och växthus, bland annat marketenteriet. Teglet från denna byggnad har dock återanvänts till de så kall-

ade ”kaninreservaten”, vilket har en både ekonomisk och estetisk poäng: genom att använda befintliga resurser från platsen kan dyra kostnader för borttransportering av överblivet material undvikas samtidigt som de nya kaninreservaten smälter väl in den befintliga miljön. Marketenteriet kan leva vidare genom kaninreservaten och dessa kan därför ses som historiska monument. Samtliga traverser samt en stämpelmaskin, en nitad ångtank och flera hundra meter spår från järnvägsindustrin har medvetet lämnats kvar/återförts till sina ursprungliga platser och integrerats i den nya gestaltningen för att minna om Lokstallarnas industriella dagar. Designen av detaljer som fasta bänkar, cykelställ, belysningsstolpar och växthuset har alla en medvetet industriell prägel.

På grund av Lokstallarnas historiska användning och de föroreningar i marken som detta medfört har behovet av sanering tillämpats på så gott som hela området. Mellan Matverkstan och Kaffesmedjan har schaktet lämnats öppet vilket har flera förtjänster: estetiska och ekologiska såväl som ekonomiska. I nedsänkningen har ruderatmark återskapats, med rikt blomman-

de örter som både är vackra och stimulerar insekts- och djurliv; det genomsläppliga substrat som är en förutsättning för ruderatmarksväxter hjälper till med avrinningen då nedsänkningen vid skyfall omvandlas till en bassäng för uppsamling av regnvatten. Ruderatmarksväxterna kräver mycket lite skötsel eftersom de varken kräver bevattning eller klippning; kaninbete, möjliggjort av uppförandet av kaninreservaten, håller marken öppen. Genom att avstå att fylla igen schaktet efter saneringen slipper man även transportkostnader för fyllningsmassor. Hålet som lämnats öppet efter saneringen kan också ses som en påminnelse om konsekvenserna av att förorena mark.

DISKUSSION

Vilka element är viktiga att bibehålla och/eller förstärka för att Lokstallarna ska behålla en tydlig identitet?

Det har varit den mest centrala frågan i detta arbete. Vissa element var uppenbara och gick snabbt och enkelt att välja ut, till exempel de ursprungliga industribyggnaderna som kändes så viktiga för platsen att de var självklara att bevara. Sen blev det svårare. Jag har vistats mycket i Lokstallarna eftersom jag brukar spela in musik i en studio i den gamla ångcentralen, och har alltid upplevt att området har en mycket stark särprägel. Denna egenart utgörs delvis av ovan nämnda byggnader men också av vegetationen, industriartefakterna, färgerna, öppenheten, ljuset, det slitna, organiska och hemsnickrade. Det är en plats som har en både avslappnad och vibrerande stämning, som är både öde och myllrande (beroende på var i området man letar och på vilken årstid). Man kan lugnt säga att Lokstallarnas identitet är svår fångad och det krävdes mycket tid och tankeverksamhet för att förstå essensen av denna. Dels krävdes flera platsbesök under projektets

gång; vid varje tillfället hittade jag nya saker i området som jag tyckte var betydelsefulla i min jakt på platsens identitet. Det krävdes också en historisk efterforskning för att förstå hur platsen har använts och varför den ser ut som den gör idag. Till detta kom en naturvärdesinventering som öppnade mina ögon inför Lokstallarnas vildvuxna vegetation som inte bara präglar platsen rent visuellt utan också utgör en ovanlig biotop. Tack vare en generös ekolog som kunde ge mig fler upplysningar kring ekologin förstod jag också kaninernas betydande roll för platsen.

Min ursprungliga tanke var att göra ett projekt med ”bevarande” i fokus; de första tre platsbesöken gick till stor del ut på att inventera byggnader, strukturer och detaljer jag ville behålla på platsen. Detta vändes på ända då jag insåg att nästan hela området troligen var tvunget att saneras för framtida bruk. Det blev då tydligt för mig att man som landskapsarkitekt bör angripa projekt och de problem som uppstår med öppenhet; det finns många förutsättningar som inte är synliga från början och har man tur så kommer det något spännande ur en kreativ problem-

lösning, vilket jag själv tycker är fallet i detta projekt. Jag bestämde mig för att ta projektet i en annan riktning: att endast bevara det som inte behövde flyttas vid en sanering (industribyggnaderna, traverserna, pilträdet) och endast integrera ursprungliga föremål i den nya designen som jag ansåg var mycket viktiga för platsidentiteten (de vidsträckta tågspåren i öst-västlig riktning, den nitade tanken, stämpelmaskinen) vilka alltså måste återföras efter en sanering; i övrigt skulle jag göra något helt nytt. Förutom att bevara ovan nämnda föremål var jag därför tvungen att lyfta blicken till mer allmänna, identitetsbärande drag; jag kokade ner mina intryck från platsbesöken samt övrig förundersökning till tre ledord: robusthet, storskalighet och kontrast. Det är utifrån dessa grunddrag jag har gestaltat Lokstallarnas nya park i stort och smått med ambitionen att bevara och förstärka platsens identitet.

ROBUSTHET

För att bevara den industriella prägel behövde områdets nya park vara robust. Därför har ett fåtal slitstarka och lättskötta material som platsgjuten betong, stål och robust växtmaterial använts genomgående i den nya gestaltningen. Såväl stora konstruktio- ner (kaninreservaten, växthuset och utkiksplatsen) som små (fasta bänkar och cykelställ) är enkla i sin utformning och konstruerade i slitstarka material som åldras med värdighet. Utsmyckningar av parken har medvetet hållits på en låg nivå och de markdetaljer som

återfinns på olika ställen i parken har alla funktioner utöver det estetiska.

STORSKALIGHET

Lokstallarnas ursprungliga byggnader och utemiljö var anpassade till stora lok och tågvagnar vilket gav området en storskalig prägel; som människa kände man sig liten i förhållande till de stora byggnaderna, höga traverserna och vida rummen mellan husen. Detta har tagits till vara på i den nya gestaltningen där ytorna tillhörande Traverstorget, Ruderatparken och Marknadsplatsen medvetet hållits stora och öppna. Det nya växthuset är högt och brett för att matcha industribyggnadernas skala; kaninreservatens storlek och horisontella utbredning påminner också om dessa. Den nedsänkta ytan i Ruderatparken gör att besökare som står däri känner sig än mindre i förhållande till de omgivande husen; höga häckar i dess norra del matchar traversernas skala. Ursprungliga spår i parkens norra delar har återförts till sina ursprungliga positioner för att förlänga rummet i öst-västlig med sin sträckning på hundratals meter; spårens utbredning och riktning har förstärkts med svart stenmjöl, träd och formklippta häckar.

KONTRAST

Kontrasterna i Lokstallarna låg, som tidigare nämnt, bland annat i mötet mellan gammalt och nytt, geometriskt och organiskt samt bestående och tillfälligt. I den nya gestaltningen skapar de nya mark-

materialen och konstruktionerna en förstärkt spänning i förhållande till det gamla. Striktheten i Ruderatparkens geometriska former står i hjärt kontrast till den vilda vegetationen däri, vars rebelliska, tillfälliga uttryck också ger än mer tyngd åt de stabila gamla järnvägsverkstäderna som ramar in denna del av parken; Catherine Dee kallar dessa motpoler till egenskaper för ”soft” och ”rock-hard” (2012a). De cylinderformade kaninreservaten i tegel skapar visuella ankare i den flytande vegetationen; särskilt välgörande är de vintertid då parkens örtskikt kan upplevas som intetsägande eller skräpigt. Kaninreservatens runda form fungerar även som en upplösning av Ruderatparkens rätlinjiga formspråk.

1900-talet torde vara ett århundrade som lämnat många nerlagda industrier efter sig i takt med att tekniken utvecklats och produktionen flyttas till länder med billigare arbetskraft. Därför kan det tänkas att Lokstallarna är ett av många post-industriella områden som ligger vilandes i väntan på exploatering världen över; flera exempel finns i Malmö som en gång varit en industristad. Genom att koka ner mina intryck av Lokstallarna till tre mer generella identitetsbärare har jag också skapat potentiella ledord för gestaltandet av andra post-industriella platser; robusthet, storskalighet och kontrast är ord som, till exempel, går alldeles utmärkt att använda för att beskriva Südgelände park och Duisbug-Nord Landschaftpark, två projekt som genom sin omvandling från industriområde till park har inspirerat mitt eget gestalt-

ningsarbete (se sidorna 60-61). Det ska också sägas att trots att de stora dragen måhända är gemensamma för post-industriella platser så finns även det som är unikt för var och en av dem. Därför är det viktigt att kombinera gestaltning utifrån de stora identitetsdragen med en noggrann inventering av detaljer som är utmärkande för varje plats.

Går det att gestalta på en kulturhistorisk plats utan att göra avkall på den ursprungliga platsidentiteten; går den tvärtom att förstärka genom arkitektoniska ingrepp?

Jag har under projektets gång kommit fram till att det robusta och det storskaliga järnvägsindustrin medfört är två grunddrag som har stor betydelse för Lokstallarnas identitet. Det tredje grunddraget handlar om tiden efter järnvägsindustrin och de kontraster detta har skapat, då nya verksamheter intagit och präglat platsen sida vid sida med vild urban natur. Dessa postindustriella år har också format delar av platsidentiteten som jag har varit tvungen att göra avkall på när jag gestaltat områdets nya park; jag inser vid en tillbakablick att ”ostördhet” och ”förfall” båda är självklara grunddrag i Lokstallarnas identitet, men svåra att gestalta utifrån. Ostördheten och förfallet beror på att området saknat en tydlig funktion sedan årtiondena som järnvägsindustri: förutom de små verksamheter som

hittat dit är det relativt få besökare som gör det. Många lokaler står tomma och utemiljön är nedgång-en. Det finns något rogivande och avslappnat i detta, en sliten elegans som kommer att gå om intet när området exploateras: ostördhet och förfall är antagonister till det folkliv och den upprustning som mitt gestaltungsförslag siktar mot. Jag kan därför dra slutsatsen att det har varit omöjligt att undgå att göra några avkall på platsens identitet i detta projekt. Samtidigt har jag kanske genom abstrahering av Lokstallarnas materiella och immateriella egenskaper lyckats skapa ett koncentrat av de karaktärsdrag och den atmosfär som utgör platsidentiteten, vilket på så sätt kan ha förstärkt den.

Frågan om platsidentitet har verkligen väckt mitt intresse genom detta projekt. Jag tror att det är omöjligt att gestalta utan att göra avkall på en plats identitet; allt som genomgår en förändring blir ju oundvikligen något nytt. Som jag ser det är detta den stora paradoxen i att gestalta något som samtidigt har som mål att bevara. I mitt gestaltungsarbete av Lokstallarna har det visat sig att det inte alltid är möjligt, eller ett självändamål, att bevara ”allt” då ny markanvändning innebär nya krav på bland annat jordkvalitet och funktionalitet. När det kommer till kulturhistoriska platser i allmänhet tror jag dock att det finns mycket att vinna på att ta till vara på grunddragen av en plats identitet, detta genom att kombinera bevarande av fysiska föremål och gestaltning utifrån abstraherade intryck. Det kräver tid och vilja

att förstå en plats, vad och vilka som har format den, men även en öppenhet inför det som vid första anblick ser förfallet och skräpigt ut eftersom dessa komponenter också kan vara viktigt för platsens identitet som helhet. En öppenhet inför plötsliga förändringar och de spännande lösningar som det kan medföra tror jag också generellt sett gynnar en landskapsarkitekt. Med ett arbetssätt som är ödmjukt inför platsers särprägel och en medvetenhet kring det som inte går att återskapa tror jag att man kan hitta en balans mellan dåtid, nutid och framtid, och på så sätt skapa intressanta och varierande stadsrum med historiskt arv, funktionalitet och stark identitet.

*Vackert förfall i Lokstallarna.
 ”(...) We can find interest in the reduced and overlooked as well as in those things fully manifest.” (Treib 2016b)*



KÄLLOR

Tryckta källor

Dee, C. 2012a. *To design landscape: art, nature and utility*. London: Routledge. Sida 49.

Dee, C. 2012b. *To design landscape: art, nature and utility*. London: Routledge. Sidor 36-47.

Dee, C. 2012c. *To design landscape: art, nature and utility*. London: Routledge. Sidor 156-166.

Treib, M. 2016a. *Austere Gardens*. Oro Editions. Sida 9.

Treib, M. 2016b. *Austere Gardens*. Oro Editions. Sida 25.

Elektroniska källor

Anderberg, A. 2010. *Ruderatmarker*. Naturhistoriska riksmuseet. <http://linnaeus.nrm.se/flora/veg/ruderat.html>. (Hämtad 20-12-01).

Ekologigruppen. 2016a. *Naturvärdesinventering av banområdet vid Kirseberg och trädgårdsmark vid Ellstorp, Malmö*. <https://malmo.se/download/18.6f4cd7c416cadbf9ob233648/1579099936967/Naturvärdesinventering%20av%20banområde.pdf>. (Hämtad 20-09-15).

Gillberg, J. 2020. Nordic Street Food lämnar Lokstallarna. *Sydsvenskan*. 28 augusti. <https://www.sydsvenskan.se/2020-08-28/nordic-street-food-lamnar-lokstallarna?redirected=1>. (Hämtad 20-11-10).

Jernhusen. *Om Lokstallarna*. <https://www.lokstallarna.com/om-lokstallarna>. (Hämtad 20-11-10).

Malmö stad. 2013. *Järnvägsverkstäderna i Kirseberg med omnejd*. <https://malmo.se/download/18.6f4cd7c416cadbf9ob23363a/1579099582755/Järnvägsverkstäderna%20i%20Kirseberg%20med%20omnejd%20-%20Kulturmiljöutredning.pdf>. (Hämtad 20-09-15).

Malmö stad. 2018a. *Översiktsplan för Södra Kirseberg och Östervärn*. <https://malmo.se/download/18.4f363e7d1766a784af164bc/161019165109/ÖP%20Södra%20Kirseberg%20och%20Ös.w.pdf>. (Hämtad 20-09-15).

Malmö stad. 2018b. *Översiktsplan för Malmö*. http://kartor.malmo.se/rest/ol/2.1/?center=120742.98865499,6164779.9179402&zoom=3&ol=ri_jvg_godsbangard,ri_jvg_befstation,ri_jvg_bangard_arlov,ri_jvg_godsstraket_skane,ri_jvg_ystadbanan,ri_jvg_ostervarn_bragarp,ri_jvg_oresundsforbindelsen,ri_jvg_framtida_europabanan,markfororeningar_bekraftade,-markfororening_sanering,undersokningsomrade_markfororeningar&bl=malmo_karta_sv&config=../configs-2.1/config_op.js. (Hämtad 20-12-17).

Nationalencyklopedin. Atmosfär. <https://www.ne.se/ordböcker/#/search/ne-ordbok-sv-sv?q=atmosfär>. (Hämtad 2020-12-10).

Nationalencyklopedin. Identitet. <https://www.ne.se/ordböcker/#/search/ne-ordbok-sv-sv?q=i-identitet>. (Hämtad 2020-12-10).

Nationalencyklopedin. Karaktär. <http://www.ne.se/uppslagsverk/ordbok/svensk/karaktär>. (Hämtad 2020-12-10).

Nationalencyklopedin. Ruderatmark. <http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/ruderatmark>. (Hämtad 2020-12-01).

Naturvårdsverket. 2006. *Förorenade områden och fysisk planering*. <https://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer/620-5608-5.pdf>. (Hämtad 20-22-15).

Naturvårdsverket. 2020. *Rödlistning*. <https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Naturvard/Rodlistning/>. (Hämtad 20-11-11).

Nordic Street Food. 2020. *Nordic Street Food i Lokstallarna*. <https://nordic-street-food-i-lokstallarna.business.site/posts/8939427609171178106?hl=sv>. (Hämtad 21-01-20).

SGU. *Jordarter 1:25000-1:100000*. <https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-jordarter-25-100.html?zoom=319418.0294548932,6141454.509302939,420218.2310552965,6198434.623263168&om=319418.0294548932,6141454.509302939,420218.2310552965,6198434.623263168>. (Hämtad 20-10-15).

Wahlgren, B. 2014. *Antikvarisk förundersökning, Järnvägsverkstäderna, Järnvägen 1:5 i Malmö. Del A (av A och B)*. <https://malmo.se/download/18.6f4cd7c416cadbf9ob233609/1579098130337/Antikvarisk%20förundersökning%20-%20Järnvägsverkstäderna.pdf>. (Hämtad 20-09-15).

Westpol. 2009. *Leutschenpark*. <http://westpol.ch/#Finito/955>. (Hämtad 20-12-01).

Wikipedia. 2020. Sliper. <https://sv.wikipedia.org/w/index.php?title=Sliper&oldid=48233426>. (Hämtad 21-12-21).

Opublicerade källor

Ekologigruppen. 2016b. *Gröna strategier för stadsutveckling i Kirseberg och Ellstorp*. (Mottagen från Maria Thyr, ekolog, Malmö stad, 20-10-13).

Malmö stad. 2020. Digital 3D-modell över Lokstallarna med omnejd. (Mottagen från tjänsteman, Malmö stad, 2020-09-15).

Muntliga källor

Åsegård, E. Ekolog, Ekologigruppen. 2020. Intervju per mail mellan 20-10-12 och 20-10-26.

Bildkällor

Maue, T. *Schöneberger Südgelände*. Creative Commons. <https://search.creativecommons.org/photos/8code9fe-9157-4094-8b73-3021a16f35bo>. (Hämtad 21-01-19).

Joosten, H. *Konsthallstorget Malmö >>>> White arkitekter* [Fotografi]. <https://hannsjooosten.de/konsthallstorget-malmo-white-arkitekter/>. (Hämtad 21-17-01).

Järnvägmuseet. 2020a. *Vy över huvudverkstaden i Malmö, 1924* [Fotografi]. <https://digitaltmuseum.se/021017861899/vy-over-vagnverkstaden-fotograferat-fran-huvudforradet>. (Hämtad 20-12-10).

Järnvägmuseet. 2020b. *Vy över vagnverkstaden, fotograferat från huvudförrådet, 1920-1929* [Fotografi]. <https://digitaltmuseum.se/021017861899/vy-over-vagnverkstaden-fotograferat-fran-huvudforradet>. Licensfri. (Hämtad 20-12-10).

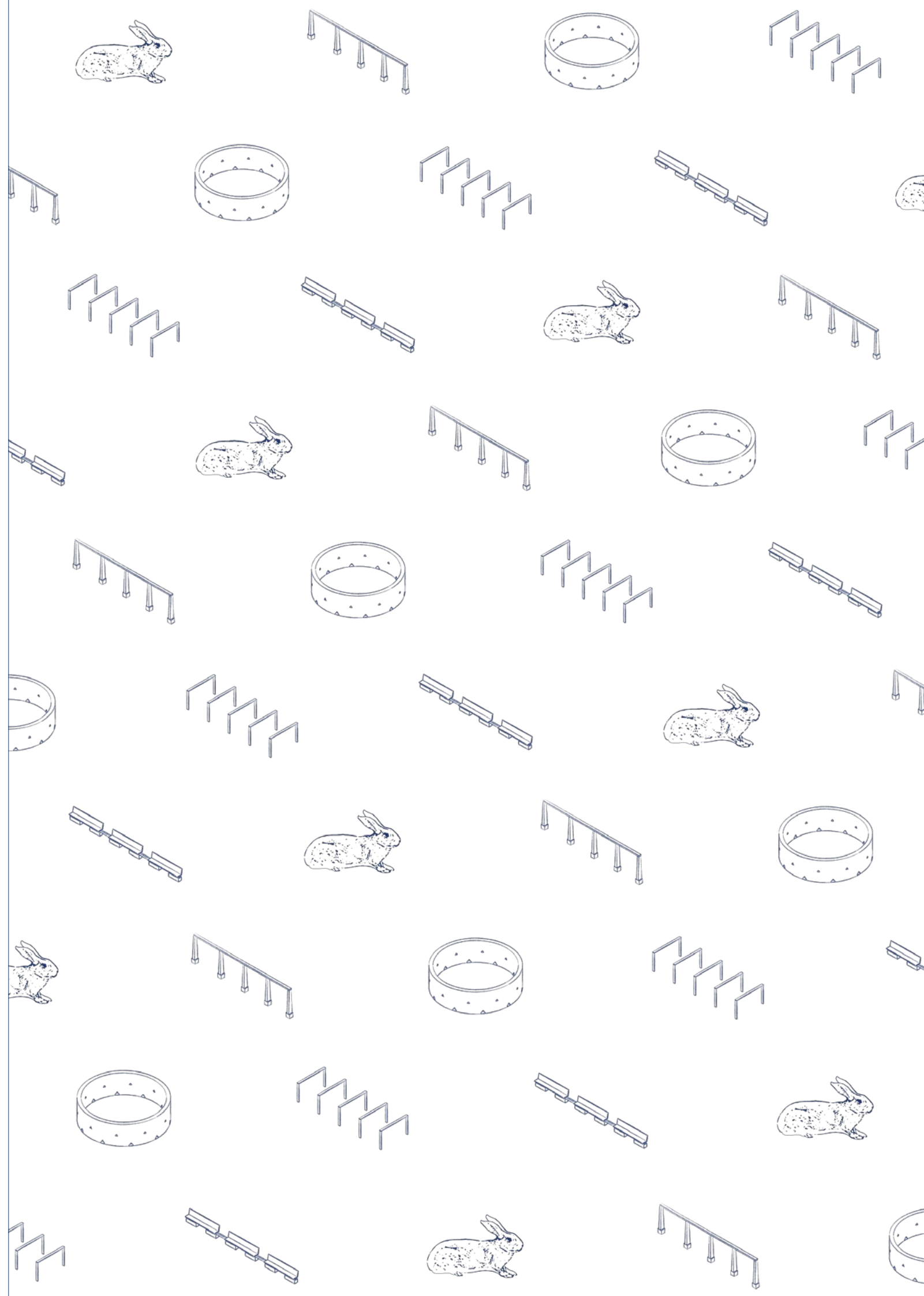
Järnvägmuseet. 2020c. *Verkstadsområdet från huvudförrådet, 1934* [Fotografi]. <https://digitaltmuseum.se/021017861899/vy-over-vagnverkstaden-fotograferat-fran-huvudforradet>. (Hämtad 20-12-10).

Järnvägmuseet. 2020d. *Byggnation av lokverkstaden, 1919* [Fotografi]. <https://digitaltmuseum.se/021017861899/vy-over-vagnverkstaden-fotograferat-fran-huvudforradet>. (Hämtad 20-12-10).

Wahlberg, B. 2014. *Plan över Malmöverkstaden ca 1919-1931* [Illustration]. *Antikvarisk förundersökning, Järnvägsverkstäderna, Järnvägen 1:5 i Malmö. Del A (av A och B)*. <https://malmo.se/download/18.6f4cd7c416cadbf90b233609/1579098130337/Antikvarisk%20förundersökning%20-%20Järnvägsverkstäderna.pdf>. (Hämtad 20-09-15).

Westpol. *Leutschenpark* [Fotografi]. <http://westpol.ch/#Finito/955>. (Hämtad 201201).

Alla bilder utan källhänvisning är författarens egna.



BILAGA

Artlista (ruderatmarkens växter) från *Naturvärdesinventering av banområdet vid Kirseberg och trädgårdsmark vid Ellstorp, Malmö* (Ekologigruppen 2016a).

Artlista över registrerade växter vid fältbesök i juli 2016.

Listan omfattar de arter som registrerades vid fältbesök, kompletterad med intressanta fynd från Artportalen. Artlistan beskriver inte samtliga förekommande arter. Siffrorna i tabellen relaterar till det område där de iakttagits.

| <i>Latinskt namn</i> | <i>svenskt namn</i> | 1 | 2 | 3 | 1 | 5 | 6 | | |
|-----------------------------|---------------------|---|---|---|---|---|---|--|--|
| Tripleurospermum perforatum | Baldersbrå | | | | | 5 | | | |
| Tanacetum vulgare | Renfana | | 2 | 3 | | | 6 | | |
| Artemisia vulgaris | Gråbo | | | 3 | 4 | | 6 | | |
| Senecio vulgaris | Korsört | | 2 | 3 | | | | | |
| Senecio viscosus | Klibbkorsört | | 2 | 3 | | | | | |
| Senecio inaequidens | Boerstånds | | 2 | 3 | 4 | | | | |
| Senecio jacobaea | Stånds | | 2 | 3 | | | | | |
| Tussilago farfara | Tussilago | | | 3 | | 5 | | | |
| Arctium minus | Liten kardborre | | | 3 | | | 6 | | |
| Carduus crispus | Krustistel | | 2 | 3 | | | | | |
| Carduus crispoides (NT) | Piggtistel | | 2 | 3 | 4 | | | | |
| Carduus arvensis | Åkertistel | | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | | |
| Carduus vulgaris | Vägtistel | | 2 | 3 | | | | | |
| Echinops banaticus | Bolltistel | | | | 4 | | | | |
| Hypochoeris radicata | Rotfibbla | 1 | | 3 | | | | | |
| Sonchus arvensis | Åkermolke | | 2 | 3 | | | | | |
| Lactuca seriola | Taggsallad | | 2 | 3 | 4 | | | | |
| Taraxacum spp | Maskrosor | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | | |
| Papaver argemone | Spikvallmo | | | 3 | 4 | | | | |
| Mahonia aquilifolium | Mahonia | | | 3 | | | | | |
| Viola odoratus | Luktviol | | | | | | | | |
| Juncus squarrosus | Borsttåg | | | | | | 6 | | |
| Carex hirsuta | Grusstarr | | | | | 5 | 6 | | |
| Carex muricata | Snårstarr | | | | | | 6 | | |
| Festuca ovina | Fårsvingel | 1 | 2 | | | | | | |
| Festuca pratensis | Ängssvingel | | 2 | | | 5 | 6 | | |
| Festuca rubra | Rödsvingel | | | | | 5 | 6 | | |
| Poa annua | Vitgröe | | 2 | | 4 | 5 | 6 | | |
| Poa supina | Trampgröe | | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | | |
| Dactylis glomerata | Hundäxing | | | | | 5 | 6 | | |
| Vulpia myuros | Råttsvingel | 1 | | 3 | | | | | |
| Hordeum murinum | Vildkorn | 1 | 2 | 3 | | | | | |
| Hordeum jubalum | Ekorrkorn | 1 | 2 | 3 | | | | | |
| Arrhenstherum elatius | Knylhavre | | | | | 5 | 6 | | |
| Agrostis canina | Brunven | | 2 | | | | | | |
| Agrostis gigantea | Storven | | | | | | 6 | | |
| Agrostis stolonifera | Krypven | | 2 | | | 5 | 6 | | |
| Calamagrostis epigeios | Berggrör | | | 3 | | 5 | | | |
| Phleum pratense | Timotej | | | | | | 6 | | |
| | | | | | | | | | |

| <i>Latinskt namn</i> | <i>svenskt namn</i> | 1 | 2 | 3 | 1 | 5 | 6 | | |
|------------------------------|---------------------|---|---|---|---|---|---|--------------|--|
| Sedum acre | Gul fetknopp | 1 | 2 | 3 | | | | | |
| Aruncus diocus | Plymspirea | | | | 4 | | 6 | | |
| Rubus | Björnbär | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | | |
| Rubus idaeus | Hallon | | | | 4 | 5 | 6 | | |
| Rosa canina | Stenros | 1 | | | | 5 | | | |
| Geum urbanum | Nejlikrot | | | 3 | 4 | 5 | | | |
| Potentilla argentea | Femfingerört | | 2 | 3 | | | | | |
| Potentilla reptans | Revfingerört | | | 3 | | | 6 | | |
| Fragaria annanassa | Jordgubbe | | 2 | 3 | | | | | |
| Fragaria vesca | Smultron | | | | | | 6 | | |
| Malus domestica | Äpple | | | | | | 6 | | |
| Pyrus communae | Päron | | | | | | 6 | | |
| Sorbus intermedia | Oxel | | | | | 5 | | | |
| Cotoneaster integerrimus | Oxbär | | | 3 | 4 | 5 | 6 | | |
| Crataegus monogyna | Trubbhagtorn | | | 3 | 4 | 5 | | | |
| Lupinus polyphylla | Lupin | | | 3 | 4 | 5 | 6 | | |
| Vicia cracca | Kråkvicker | | | | | | 6 | | |
| Lathyrus latifolius | Rosenvial | | | 3 | | | 6 | | |
| Ononis spinosa, ssp maritima | Puktörne | | 2 | 3 | 4 | | 6 | | |
| Medicago sativa | Gullusern | | | 3 | | | 6 | | |
| Trifolium album | Vitklöver | | | | | | 6 | | |
| Trifoliuo aureum | Gullklöver | | 2 | 3 | | | | | |
| Trifolium campestre | Jordklöver | 1 | 2 | 3 | | | 6 | | |
| Trifolium arvense | Harklöver | 1 | 2 | 3 | | | | | |
| Trifolium | Skogsklöver | | | | | 5 | | | |
| Lotus corniculata | Kärringtand | | | 3 | | 5 | | | |
| Geranium pusillum | Sparvnäva | 1 | | 3 | 4 | | | | |
| Geranium cicutarium | Skatnäva | 1 | | 3 | 4 | | | | |
| geranium pyrenaicum | Skuggnäva | | | | 4 | | | | |
| Euphorbia peplus | Rävtörel | | 2 | 3 | | | | | |
| Rhus typhina | Rönnsamak | | | 3 | | | | | |
| Acer campestre | Naverlön | | | 3 | | | | | |
| Acer pseudoplatanus | Tysk lönn | | | 3 | | | | | |
| Impatiens parviflora | Blekbalsamin | | | | 4 | 5 | | | |
| Aesculus hippocastaneum | Hästkastanj | | | | | | | | |
| Tilia cordata | Lind | | | | | 5 | | | |
| Alcea rosea | Stockros | | | | 4 | | | | |
| Malva moschata | Myskmalva | | | | 4 | | 6 | | |
| Malva sylvestris | Rödmalva | | | | 4 | | | ArtPort 2016 | |
| Hypericum perforatum | Äkta Johannesört | | 2 | 3 | | 5 | 6 | | |
| Bryonia dioica | Röd hundrova | | | 3 | 4 | | | | |
| Oenothera rubricaulis | Pricknattljus | | | 3 | | | | | |
| Oenothera biennis | Nattljus | | 2 | | 4 | | 6 | | |
| Epilobium angustifolium | Rallarros | | 2 | 3 | 4 | 5 | | | |
| Epilobium collinum | Backdunört | | 2 | 3 | | | | | |
| Lysimachia punctata | Praktlysing | | | | 4 | | 6 | | |

| <i>Latinskt namn</i> | <i>svenskt namn</i> | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | | |
|---------------------------------|---------------------|---|---|---|---|---|---|--------------|--|
| | | | | | | | | | |
| Equisetum arvense | Åkerfräken | | | 3 | 4 | | 6 | | |
| Dryopteris filix-mas | Träjon | | | | | | | | |
| Larix decidua | Lärk | | | | | | 6 | | |
| Salix fragilis | Knäckepil | | | | | | | | |
| Populus sp | Poppel | | | | | | 6 | | |
| Betula pendulus | Vårtbjörk | | | 3 | | 5 | 6 | | |
| Quercus robur | Ek | | | | 4 | 5 | | | |
| Ulmus glabra | Alm | | | | | 5 | | | |
| Carpinus betulus | Avenbok | | | | | 5 | | | |
| Juglans regia | Valnöt | 1 | | | | | 6 | | |
| Fraxinus excelsior | Ask | | | | | 5 | | | |
| Hedera helix | Murgröna | | | 3 | | | | | |
| Rumex longifolius | Gårdsskräppa | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | | |
| Rumex obtusifolius | Tomtskräppa | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | | | |
| Rumex acetosa | Ängssyra | | 2 | | | | | | |
| Polygonum aviculare | Trampört | | 2 | 3 | 4 | | | | |
| Polygonom aviculare | Åkerpilört | | 2 | 3 | 4 | | | | |
| Humulus lupulus | Humle | | | 3 | 4 | | | | |
| Urtica dioica | Brännässla | | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | | |
| Urtica urens (NT) | Etternässla | | 2 | 3 | 4 | | | ArtPort 2015 | |
| Fallopia convulvus | Åkervinda | | | | | | 6 | | |
| Chenopodium album | Svinmålla | | 2 | 3 | | | | | |
| Arenaria serpyllifolia | Sandnarv | 1 | | 3 | | | | | |
| Cerastium glutinosum | Klibbarv | | | 3 | | | | | |
| Cerastium fontanum | Hönsarv | 1 | 2 | 3 | | | | | |
| Arenaria serpyllifolia | Sandarv | 1 | | | | | | | |
| Sagina procumbens | Krypnarv | 1 | | 3 | 4 | | | | |
| Sagina micropetala (NT) | Hårnarv | | | | 4 | | | | |
| Silene latifolia | Vitblära | | | | | | | | |
| Stellaria gramineae | Grässtjärnblomma | | | | | 5 | 6 | | |
| Dianthus deltoides | Backnejlika | | | | | | 6 | | |
| Scleranthus perennis | Vitknavel | 1 | | 3 | 4 | | | | |
| Draba verna | Nagelört | 1 | | 3 | | | | | |
| Sisymbrium officinale | Vägsenap | | 2 | 3 | | | | | |
| Sisymbrium altissimum | Hamnsenap | | | | 4 | | | | |
| Brassica elongata | Svartahavskål | | | | 4 | | | | |
| Berteroa incana | Sandvita | 1 | | | 4 | | | | |
| Melilotus albus | Vit sötväppling | | | | 4 | 5 | | | |
| Armoracia rusticana | Pepparot | | | | 4 | 5 | 6 | | |
| Pastinaca sativa | Palsternacka | | | | | | 6 | | |
| Aegopodium podagraria | Kirskål | | | | | | 6 | | |
| Anthriscus caucalis (NT) | Taggkörvel | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | | | |
| Daucus carota | Vildmorot | | | | | 5 | | | |
| Reseda luteola | Färgreseda | 1 | 2 | 3 | | | | | |

